Anleitungs- und Instandhaltungsheft









Bedienungs- und Wartungsanleitung



1198

1198 S

D

D

Wir freuen uns, Sie unter den „Ducatisti“ begrüßen zu können und beglückwünschen Sie zu Ihrer ausgezeichneten Wahl. Sicher werden Sie Ihre neue Ducati nicht nur als normales Fortbewegungsmittel verwenden, sondern auch für kurze und lange Reisen, bei denen Ihnen Ducati Motor Holding S.p.A. viel Spaß und Vergnügen wünscht.
Da Ducati Motor Holding S.p.A. dahingehend bemüht ist, ihren Kunden einen immer besseren Service anzubieten, empfiehlt sie Ihnen, die einfachen Normen in dieser Betriebsanleitung aufmerksam zu befolgen, insbesondere was die Einfahrzeit anbelangt. So können Sie sicher sein, dass Ihnen Ihre Ducati immer starke Emotionen schenken wird.
Falls Reparaturen erforderlich werden sollten oder Sie einfach nur Ratschläge benötigen, wenden Sie sich bitte an unsere autorisierten Kundendienststellen.
Darüber hinaus haben wir einen Informationsdienst bereitgestellt, bei dem alle Ducatisti und Motorradfans jederzeit wertvolle Tipps erhalten können.

Viel Vergnügen!



Hinweis

Ducati Motor Holding S.p.A. trägt keinerlei Verantwortung für Fehler, die bei der Erstellung dieser Betriebsanleitung entstanden sein könnten. Alle Informationen verstehen sich als am Tag des Ausdrucks gültig. Ducati Motor Holding S.p.A. behält sich das Recht vor, jegliche durch eine Weiterentwicklung der genannten Produkte bedingte Änderungen vorzunehmen.
Verwenden Sie für Ihre Sicherheit, die Garantie, die Zuverlässigkeit und den Wert Ihres Ducati-Motorrads nur originale Ducati-Ersatzteile.

Achtung

Diese Betriebsanleitung ist Bestandteil des Motorrads und muss bei seinem Weiterverkauf dem neuen Besitzer ausgehändigt werden.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Hinweise 6

Bedienelemente 10

Hauptbestandteile und -vorrichtungen 58

Hinweise zum Gebrauch 69

D

Allgemeine Hinweise

Garantie
Hinsichtlich der Produktgarantie und -verlässlichkeit weisen wir Sie in Ihrem eigenen Interesse ausdrücklich darauf hin, sich für die Durchführung solcher Arbeiten, die besondere technische Fachkenntnisse erfordern, an unser Kundendienstnetz zu wenden.
Unser hochqualifiziertes Personal verfügt über das für die Ausführung sachgemäßer Eingriffe geeignete Spezialwerkzeug und verwendet ausschließlich Ducati-Originalersatzteile, die eine komplette Kompatibilität, einwandfreie Funktionstüchtigkeit und lange Lebensdauer garantieren.



Allen Ducati-Motorrädern liegt ein Garantieheft bei. Die Garantie erlischt jedoch, wenn die Motorräder bei Rennwettbewerben eingesetzt werden. Während der Garantiezeit dürfen an den Bestandteilen des Motorrads keinerlei Umrüstungen bzw. Änderungen vorgenommen werden, noch dürfen diese durch nicht originale Teile ausgetauscht werden. In diesem Fall entfällt jeder Garantieanspruch.

Symbole
Ducati Motor Holding S.p.A. bittet Sie, die vorliegende Betriebsanleitung aufmerksam durchzulesen, um Ihr Motorrad gründlich kennen zu lernen. Im Zweifelsfall bitten wir Sie, sich an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt zu wenden. Mit den Informationen in dieser Anleitung möchte Ducati Motor Holding S.p.A. Ihnen ebenso angenehme wie sichere Fahrten und eine langfristige Leistungsgarantie Ihres Motorrads bescheren.
In dieser Anleitung werden Hinweise vermittelt, die von besonderer Wichtigkeit sind:

Achtung
Die Nichtbeachtung der vorliegenden Vorschriften kann zu Gefahrensituationen und schweren Verletzungen oder sogar zum Tod führen.

Wichtig
Potentielle Beschädigung des Motorrads und/oder seiner Bestandteile.

Hinweis
Zusätzliche Hinweise zum jeweiligen Vorgang.

Alle Angaben wie RECHTS oder LINKS beziehen sich auf die Fahrtrichtung des Motorrads.

Nützliche Hinweise für eine sichere Fahrt

Achtung
Vor dem Fahrtantritt lesen!

Oftmals werden Unfälle aufgrund der geringen Erfahrung des Motorradfahrers verursacht. Daher darf das Motorrad niemals ohne Führerschein gefahren werden. Nur wer im Besitz eines gültigen Führerscheins ist, darf das Motorrad in Betrieb nehmen.
Das Motorrad niemals unerfahrenen Fahrern oder Personen ausleihen, die nicht über einen gültigen Führerschein verfügen.
Fahrer und Beifahrer müssen IMMER eine geeignete Bekleidung und einen Schutzhelm tragen.
Keine herabhängenden Kleidungsstücke oder Accessoires tragen, welche sich in den Bedienelementen verfangen oder die Sicht behindern könnten.
Den Motor niemals in geschlossenen Räumen starten.
Die Abgase sind giftig und könnten schon nach kurzer Zeit zur Ohnmacht oder gar zum Tod führen.
Sobald sich das Motorrad in Bewegung setzt, müssen Fahrer und Beifahrer ihre Füße auf den Fußrasten abstützen.
Um für jede Art von Fahrtrichtungswechsel oder Änderungen des Straßenbelags vorbereitet zu sein, muss der Fahrer den Lenker IMMER fest mit beiden Händen umgreifen, während sich der Beifahrer IMMER mit beiden Händen am Gurt seiner Sitzbank festhalten muss.
Die nationalen und örtlichen Gesetze und Regelungen müssen beachtet werden.
IMMER die jeweils geltenden Geschwindigkeitsbegrenzungen einhalten und NIEMALS die den Sicht-, Fahrbahn- und Verkehrsverhältnissen angemessene Geschwindigkeit überschreiten.
Abbiegevorgänge und Fahrbahnwechsel IMMER und rechtzeitig durch Betätigen der jeweiligen Blinker anzeigen.
Sorgen Sie dafür, dass Sie für die anderen Verkehrsteilnehmer immer gut sichtbar sind und vermeiden Sie es, im toten Winkel der vorausfahrenden Fahrzeuge zu fahren.
Geben Sie besonders an Kreuzungen, an Ausfahrten aus privaten oder öffentlichen Parkplätzen und auf Autobahnauffahrten acht.
Beim Tanken den Motor STETS abstellen und darauf achten, dass kein Kraftstoff auf den Motor oder auf das Auspuffrohr tropft.
Beim Tanken niemals rauchen.
Die Kraftstoffdämpfe, die beim Tanken entstehen und eingeatmet werden können, sind gesundheitsschädlich.
Falls Kraftstofftropfen auf die Haut oder die Kleidung gelangen, diese sofort mit Wasser und Seife abwaschen und die Kleidung wechseln.
IMMER den Zündschlüssel abziehen, wenn das Motorrad unbewacht stehen gelassen wird.
Der Motor, die Auspuffrohre und der Schalldämpfer bleiben über längere Zeit hinweg heiß.

Achtung
Die Auspuffanlage kann auch nach dem Abschalten des Motors noch heiß sein. Es ist daher darauf zu achten, dass man mit keinem Teil der Auspuffanlage in Berührung kommt und man das Fahrzeug nicht in der Nähe von entflammbarem Material (einschließlich Holz, Blätter usw.) abstellt.

Das Motorrad so abstellen, dass es nicht umgestoßen werden kann und dazu den Seitenständer verwenden.
Das Motorrad nie auf schrägem oder weichem Gelände abstellen, da es hier leicht umfallen kann.

Fahrten mit voller Beladung

Dieses Motorrad wurde so entworfen, dass man auch auf langen Fahrten mit voller Beladung in absoluter Sicherheit reisen kann.
Die korrekte Verteilung der Lasten am Motorrad ist sehr wichtig, um diesen Sicherheitsstandard aufrecht erhalten und Schwierigkeiten bei plötzlichen Fahrmanövern oder beim Befahren von unebenen Straßenabschnitten vermeiden zu können.

Information zur Zuladung

Das zulässige Gesamtgewicht des fahrbereiten Motorrads darf mit Fahrer, Beifahrer, Gepäck und Zubehör:
390 kg nicht überschreiten.

Schweres Gepäck oder Zubehör so tief und zentral wie möglich am Motorrad befestigen.
Das Gepäck gut am Motorrad verzurren: nicht richtig befestigtes Gepäck kann die Fahrstabilität des Motorrads beeinträchtigen.
Keine sperrigen und schweren Gepäckstücke an der oberen Gabelbrücke oder am vorderen Kotflügel befestigen, da dies zu einem gefährlichen Stabilitätsverlust des Motorrads führen könnte.
Niemals Gegenstände in die Zwischenräume des Rahmens einfügen, da sie mit den beweglichen Teilen des Motorrads in Kontakt kommen könnten.
Überprüfen Sie, ob die Reifen den auf Seite 99 angegebenen Druck aufweisen und sich in gutem Zustand befinden.

D

Fahrzeugidentifizierung

Jedes Ducati-Motorrad ist mit zwei Kennnummern versehen, eine für den Rahmen (Abb. 1) und eine für den Motor (Abb. 2).

Rahmen-Nr.

Motor-Nr.

Hinweis

Diese Nummern kennzeichnen das jeweilige Motorradmodell und müssen bei Ersatzteilbestellungen unbedingt angegeben werden.

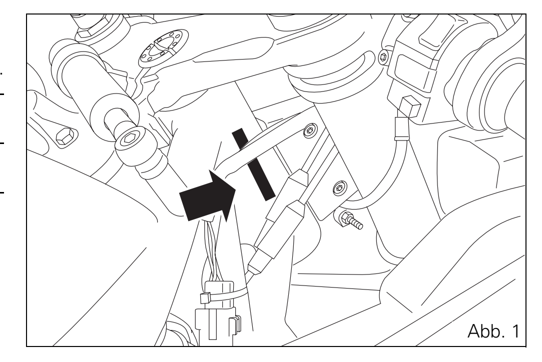


Abb. 1

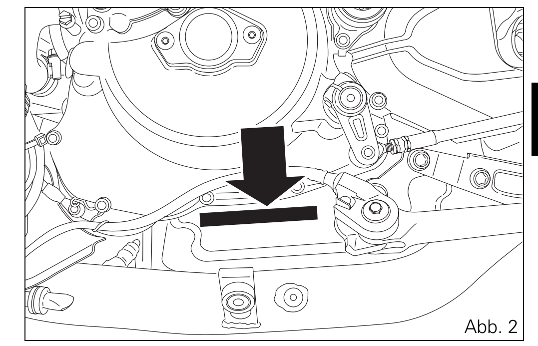


Abb. 2

D

Bedienelemente

⚠ Achtung

In diesem Kapitel werden die Anordnung und die Funktion der zum Betrieb des Motorrads erforderlichen Bedienelemente erläutert. Vor der Betätigung der Bedienelemente die folgende Beschreibung aufmerksam durchlesen.

Anordnung der Bedienelemente des Motorrads (Abb. 3)

D

1) Cockpit.
2) Zündschalter und Lenkerschloss.
3) Linke Schaltereinheit.
4) Kupplungshebel.
5) Hinterradbremspedal.
6) Rechte Schaltereinheit.
7) Gasdrehgriff.
8) Vorderradbremshebel.
9) Schaltpedal.

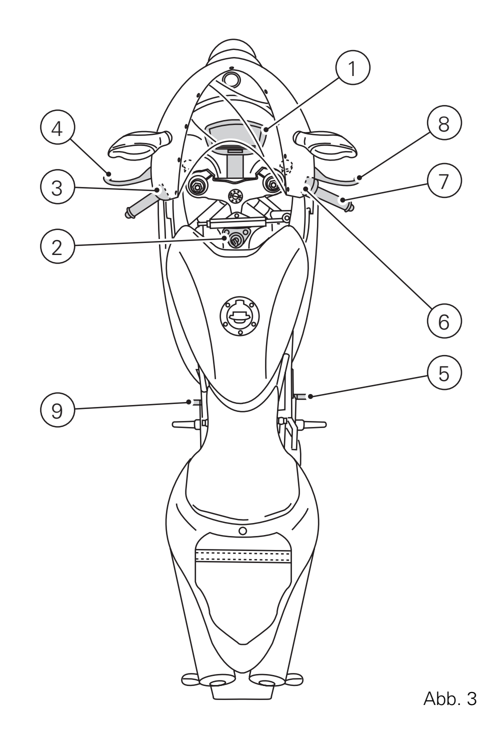


Abb. 3

Cockpit (Abb. 4)

1) LCD (siehe Seite 13).

2) DREHZAHLMESSER (U/min).
Zeigt die Motordrehzahl pro Minute an.

3) LEERLAUFANZEIGE N (GRÜN).
Leuchtet auf, wenn sich das Getriebe im Leerlauf befindet.

4) RESERVEANZEIGE (GELB).
Ihr Aufleuchten zeigt an, dass der Tank in Reserve ist und noch ca. 3 Liter Kraftstoff vorhanden sind.

5) BLINKERANZEIGE ⇦⇨ (GRÜN).
Die Anzeige des jeweils eingeschalteten Blinkers blinkt.

6) ÖLDRUCKANZEIGE (ROT).
Ihr Aufleuchten zeigt einen zu niedrigen Motoröldruck an. Sie muss aufleuchten, wenn der Zündschalter auf ON gestellt wird und einige Sekunden nach dem Anlassen wieder erlöschen. Bei sehr heißem Motor kann es vorkommen, dass sie kurz aufleuchtet, sie muss in diesem Fall jedoch bei steigender Drehzahl erlöschen.

Wichtig

Bleibt diese Kontrollleuchte (6) eingeschaltet, nicht losfahren, da es sonst zu schweren Motorschäden kommen kann.

7) FERNLICHTANZEIGE (BLAU).
Leuchtet bei eingeschaltetem Fernlicht auf.

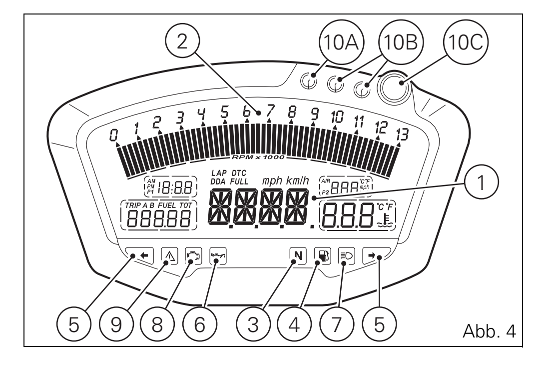


Abb. 4

8) KONTROLLLEUCHTE „MOTORDIAGNOSE - EOBD“ (OCKER).
Ihr ständiges Aufleuchten zeigt an, dass das Motorsteuergerät Fehler erfasst und sich daher in bestimmten Fällen die Motorsperre ausgelöst hat.

9) ANZEIGE „MOTORRADDIAGNOSE“.
Leuchtet bei Störungen der Motorraddiagnose auf.

10) ANZEIGE DREHZAHLBEGRENZER - OVER REV.
Kontrollleuchte 10A: leuchtet permanent 800 Umdrehungen vor dem Begrenzer auf.
Kontrollleuchte 10A permanent + 10B: leuchten permanent 400 Umdrehungen vor dem Begrenzer auf.
Kontrollleuchte 10A + 10B + 10C: blinken bis zum Erreichen des Begrenzers.

11) KONTROLLLEUCHTE TRAKTIONSKONTROLLE (Abb. 5).
Kontrollleuchte 11A: leuchtet mit aktiver DTC bei einer minimalen Reduzierung des Antriebsmoments auf.
Kontrollleuchte 11A + 11B: leuchten mit aktiver DTC bei einer geringen Reduzierung des Antriebsmoments auf.
Kontrollleuchte 11A + 11B + 11C: leuchten mit aktiver DTC bei einer mäßigen Reduzierung des Antriebsmoments auf.
Kontrollleuchte 11A + 11B + 11C + 11D: leuchten mit aktiver DTC bei einer hohen Reduzierung des Antriebsmoments auf.

12) STEUERTASTE (Abb. 6).
Taste zur Anzeige und Einstellung von Cockpitparametern mit zwei Stellungen A „▲“ und B „▼“.

13) TASTE LICHTHUPE FLASH (Abb. 6).
Die normalerweise als Lichthupe verwendete Taste unterstützt ebenfalls die Funktionen LAP und USB-Datenlogger des Cockpits.

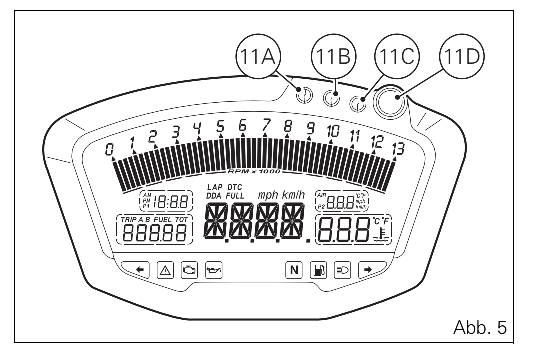


Abb. 5

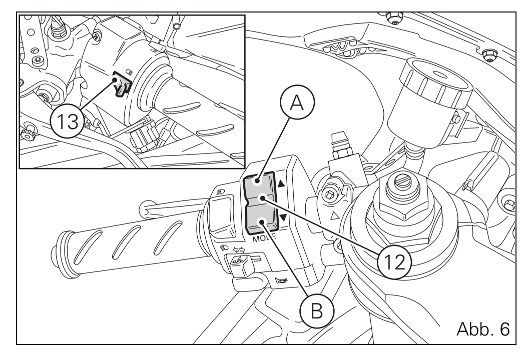


Abb. 6

D

LCD-Hauptfunktionen

Achtung

Eingriffe bzw. Regulierungen am Cockpit dürfen nur bei stehendem Motorrad vorgenommen werden. Niemals während der Fahrt am Cockpit hantieren!

1) TACHOMETER.
Zeigt die Fahrgeschwindigkeit an.
2) KILOMETERZÄHLER.
Zeigt die gesamte Fahrleistung an.
3) TAGESKILOMETERZÄHLER.
Zeigt die seit der letzten Rückstellung gefahrene Strecke an (TRIP A und TRIP B).
4) TRIP FUEL KILOMETERZÄHLER.
Zeigt die in Reserve gefahrene Strecke an.
5) UHR.
6) STOPPUHR FÜR RUNDENZEIT.
7) MOTORDREHZAHLANZEIGE (RPM).
8) SPEICHERUNG DER RUNDENZEITEN, HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT UND -DREHZAHL (LAP).
9) BATTERIESPANNUNGSANZEIGE (BATT).
10) LUFTTEMPERATURANZEIGE.
11) WASSERTEMPERATURANZEIGE.
Zeigt die Temperatur der Kühlflüssigkeit an.

Wichtig

Das Motorrad nicht benutzen, wenn die Temperatur den Höchstwert erreicht hat, da es sonst zu einem Motorschaden kommen kann.

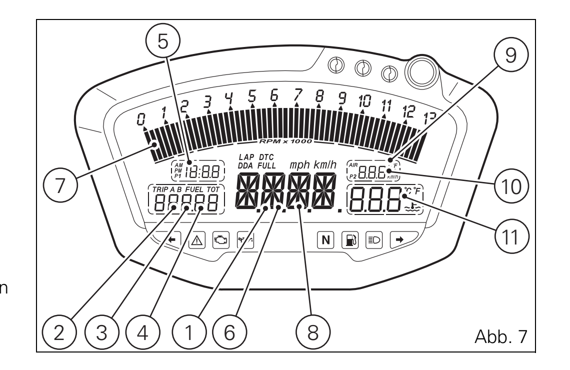


Abb. 7

D

12) INSPEKTIONSANZEIGE (SERV).
Die Meldung „SERV“ weist darauf hin, dass der für die Inspektionen erforderliche Kilometerstand erreicht ist. Die Meldung erscheint nur bei Einschalten der Zündung für die Dauer von 5 Sekunden. Das System wird bei der Inspektion von der DUCATI Vertragswerkstatt zurückgesetzt.

13) LAP FUNKTION.
Zeigt die Einschaltung der LAP Funktion an.

14) DDA FUNKTION.
Zeigt die Einschaltung der DDA Funktion an.

15) TRAKTIONSKONTROLLE (DTC).
Zeigt die Einschaltung des DTC-Steuergeräts an.

Wichtig

Das Cockpit ist Teil der Diagnose des elektronischen Einspritz- und Zündsystems. Sollten Sie versehentlich auf reservierte Menüs zugreifen, verwenden Sie diese auf keinen Fall und drehen Sie den Zündschlüssel auf OFF. Wenden Sie sich bei Problemen für die erforderlichen Kontrollen an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt Ducati wenden.

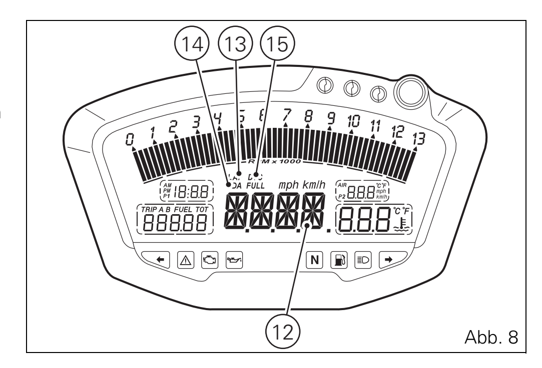


Abb. 8

D

LCD – Einstellung/Anzeige der Parameter

Beim Anlassen (Schlüssel von OFF auf ON) aktiviert das Cockpit 1 Sekunde lang nacheinander sämtliche LCD-Stellen und Anzeigen.
Anschließend kehrt das Cockpit zur „normalen“ Anzeige zurück, wobei anstatt der Geschwindigkeit das Modell sowie 2 Sekunden lang ebenfalls die Version des Motorrads (EU, UK, USA, CND, FRA, JAP) eingeblendet werden.
Beim Modell handelt es sich um eine „Laufanzeige“, die bis zum Motorstart wiederholt wird.



Hinweis

Bei der Version 1198S mit verbautem Ducati Performance Kit „Komplette Auspussanlage“ erscheint beim Start folgende Meldung am Cockpit:

1198 RACING

Achtung

Das Ducati Performance Kit „Komplette Auspuffanlage“ ist AUSSCHLIESSLICH für den Renneinsatz gedacht.

MOTOR AB ⇨ MOTOR AB ⇨ MOTOR AB ⇨ MOTOR AB ⇨ MOTOR AB ⇨ MOTOR EIN

Abb. 9

D

Beim Einschalten der Zündung zeigt das Cockpit stets folgende Informationen an (und deaktiviert dabei die vorab aufgerufenen Funktionen bis auf die ggf. aktive Traktionskontrolle):
KILOMETERZÄHLER
LUFTTEMPERATUR
UHR
GESCHWINDIGKEIT
KÜHLFLÜSSIGKEITSTEMPERATUR
MOTORDREHZAHL

An dieser Stelle kann mit der Taste (1, Abb. 10) auf Position B „▼“ in jedem Fall von der Funktion KILOMETERZÄHLER (TOT) auf folgende Funktionen geschaltet werden:
TRIP A
TRIP B
TRIP FUEL (sofern aktiviert)
DTC (nur bei installierter und aktiver Traktionskontrolle verfügbar) um anschließend wieder zur Funktion KILOMETERZÄHLER (TOT) zurückzukehren.

D

Wird die Taste (1, Abb. 10) dagegen auf Position A „▲“ gedrückt, ruft das System das MENÜ auf und zeigt nacheinander folgende Funktionen:
ERROR (nur bei Vorliegen mindestens eines Fehlers)
BATT
RPM
LAP (OFF oder ON)
LAP MEM
DDA (OFF oder ON)
ERASE DDA
DTC OFF/ON (nur bei installierter Traktionskontrolle aktiv)

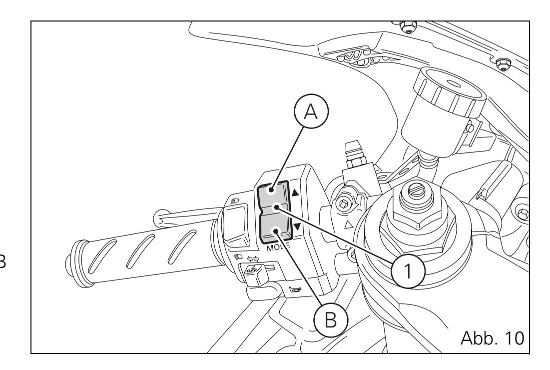


Abb. 10

DTC SETUP (nur bei zugeschalteter DTC aktiv)
TIME SET
CODE (sofern aktiviert)

Wichtig

Dieses Menü ist nur bei einer Motorradgeschwindigkeit unter 20 km/h aktiviert; sollte bei aufgerufenem MENÜ die Geschwindigkeit des Motorrads 20 km/h überschreiten, so schließt das Cockpit automatisch das Menü und ruft die ursprüngliche Anzeige wieder auf; es besteht allerdings jederzeit die Möglichkeit, das Menü durch 3 Sekunden langes Drücken der Taste (1, Abb. 10) auf Position A „▲“ zu beenden.

Anzeige der gesamten Fahrleistung „Kilometerzähler“

Mit dieser Funktion wird die Anzeige der gesamten Fahrleistung eingeblendet.
Beim Einschalten der Zündung ruft das System automatisch diese Funktion auf.
Die Daten sind permanent gespeichert und können nicht gelöscht werden.
Beim Überschreiten des Kilometerstands 99999 km (bzw. 99999 Meilen) bleibt die Angabe „99999“ permanent angezeigt.

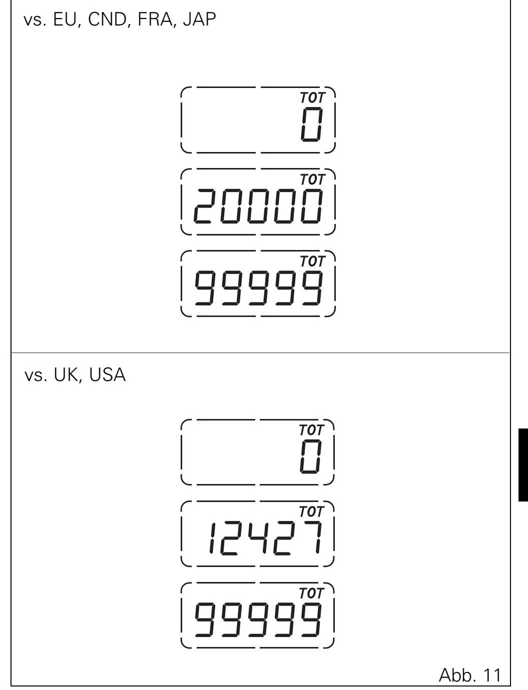


Abb. 11

D

Lufttemperaturanzeige

Mit dieser Funktion wird die Anzeige der Außentemperatur eingeblendet.
Grenzwerte: -39 °C÷+124 °C
Bei AUSFALL des Sensors (-40 °C, +125 °C bzw. getrennt) werden permanent die Striche „- - -“ angezeigt und die Kontrollleuchte „Motordiagnose - EOBD“ eingeschaltet (8, Abb. 4).

D

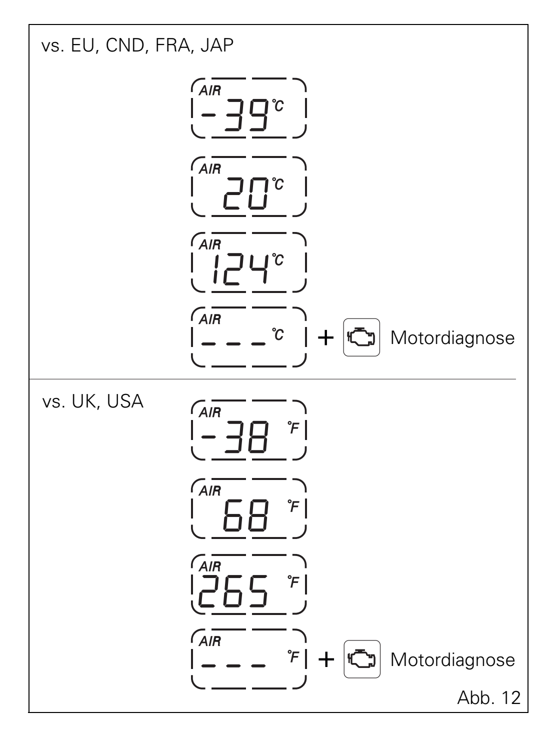


Abb. 12

Anzeige der Motorradgeschwindigkeit

Mit dieser Funktion wird die Anzeige der Motorradgeschwindigkeit eingeblendet.
Das Cockpit empfängt die Information der reellen Geschwindigkeit (in km/h gemessen) vom Steuergerät und blendet diesen Wert mit 8% Zuschlag ein.
Die angezeigte Höchstgeschwindigkeit beträgt 299 km/h (186 mph).
Über 299 km/h (186 mph) zeigt das Display die Striche „- - -“ (nicht blinkend) an.

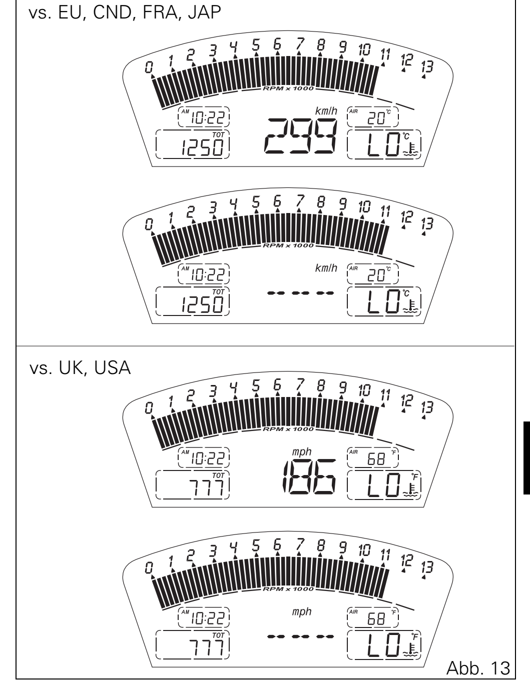


Abb. 13

Anzeige Kühlwassertemperatur

Zeigt die Temperatur der Motorkühlflüssigkeit an:

- bei einem Wert gleich oder kleiner als -40 °C (-40 °F) zeigt das Display die blinkenden Striche („- - -“) an und es schaltet sich gleichzeitig die Kontrollleuchte der Motordiagnose – EOBD ein (8, Abb. 4)
- liegt die Temperatur zwischen -39 °C (-38 °F) und +39 °C (+102 °F), erscheint am Display permanent die Angabe „LO“
- liegt die Temperatur zwischen +40 °C (+104 °F) und +120 °C (+248 °F). wird der Wert permanent am Display angezeigt
- liegt die Temperatur zwischen +121 °C (+250 °F) und +124 °C (+255 °F), erscheint am Display blinkend die Angabe „HI“
- bei einem Wert gleich oder größer als +125 °C (+257 °F) zeigt das Display die blinkenden Striche („- - -“) an und es schaltet sich gleichzeitig die Kontrollleuchte der Motordiagnose – EOBD ein (9, Abb. 4)
- bei AUSFALL des Sensors werden blinkend die Striche („- - -“) angezeigt und gleichzeitig die Kontrollleuchte der Motordiagnose – EOBD eingeschaltet (8, Abb. 4).

D

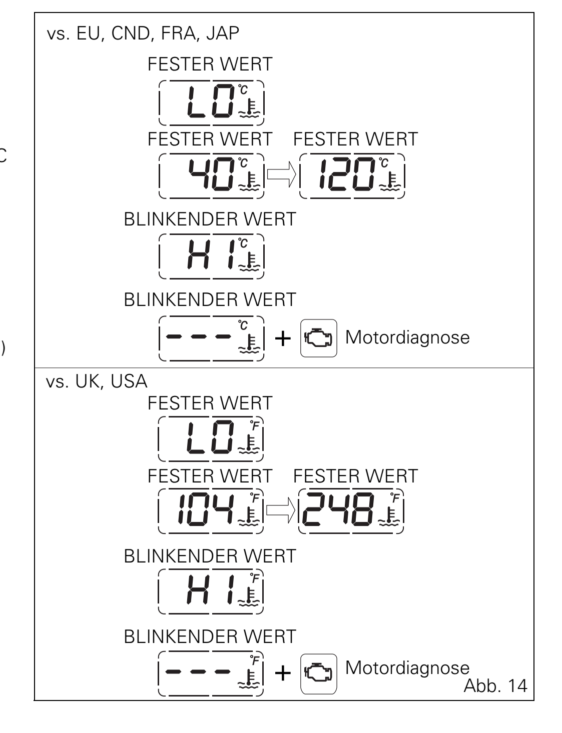


Abb. 14

Anzeige der Tagesfahrleistung „TRIP A“

Mit dieser Funktion wird die Anzeige der gefahrenen Teilstrecke eingeblendet.
Bei aufgerufener Funktion und 3 Sekunden langem Drücken der Taste (1, Abb. 10) auf Position B „▼“ wird die Angabe gelöscht.
Beim Überschreiten der Ziffer 999.9 wird die Streckenangabe gelöscht und die Zählung automatisch von Null wieder aufgenommen.

vs. EU, CND, FRA, JAP

TRIP A 0.0

TRIP A 308.2

TRIP A 999.9

vs. UK, USA

TRIP A 0.0

TRIP A 191.5

TRIP A 999.9

Abb. 15

D

Anzeige der Tagesfahrleistung „TRIP B“

Mit dieser Funktion wird die Anzeige der gefahrenen Teilstrecke eingeblendet.
Bei aufgerufener Funktion und 3 Sekunden langem Drücken der Taste (1, Abb. 10) auf Position B „▼“ wird die Angabe gelöscht.
Beim Überschreiten der Ziffer 999.9 wird die Streckenangabe gelöscht und die Zählung automatisch von Null wieder aufgenommen.

vs. EU, CND, FRA, JAP

TRIP B 0.0

TRIP B 308.2

TRIP B 999.9

vs. UK, USA

TRIP B 0.0

TRIP B 191.5

TRIP B 999.9

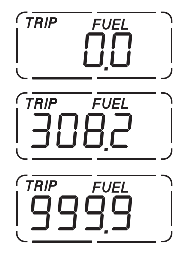
Abb. 16

D

Anzeige der Fahrleistung in Reserve „TRIP FUEL“

Mit dieser Funktion wird die Anzeige der Fahrleistung in Reserve eingeblendet.
Beim Aufleuchten der Reserveanzeige wird unabhängig von der eingeblendeten Funktion automatisch die „TRIP FUEL“ Anzeige aktiviert.
Sollte der Reservezustand bestehen bleiben, wird die Angabe auch nach Abschalten der Zündung gespeichert.
Die Zählung bricht automatisch ab, sobald sich das Motorrad nicht mehr in Reserve befindet.
Beim Überschreiten der Ziffer 999.9 wird der Zähler automatisch gelöscht und die Zählung von Null wieder aufgenommen.

vs. EU, CND, FRA, JAP



vs. UK, USA

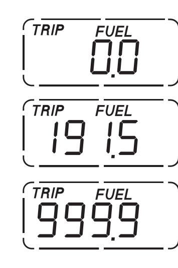


Abb. 17

D

Inspektionsanzeige (SERV)

Zeigt den Inspektionsbedarf an.
Am Cockpit erscheint die Meldung „SERV“ bei folgenden Kilometerständen:

- nach den ersten 1000 km des Kilometerzählers
- alle 12000 km des Kilometerzählers.

Die Information verbleibt bis zum Löschen durch eine autorisierte Werkstatt am Cockpit.
Beim Einblenden dieser Meldung sich an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt Ducati wenden.

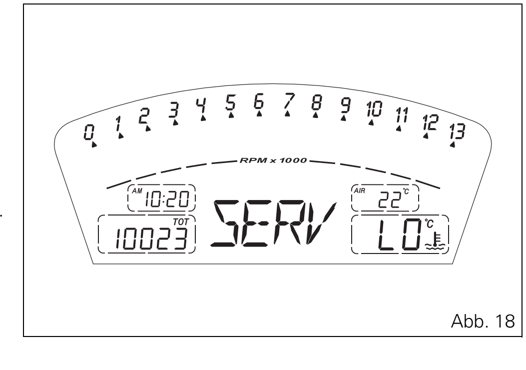


Abb. 18


D

Batteriespannungsanzeige (BATT)

Diese Funktion beschreibt die Funktionsweise der Batteriespannungsanzeige.
Zur Anzeige der Funktion das Menü aufrufen und von hier die Seite „BATT“.
Das Cockpit zeigt den Wert der Batteriespannung folgendermaßen an:

- bei Spannung im Bereich 12,1 bis 14,9 Volt erfolgt die Anzeige permanent
- liegt die Spannung zwischen 10,0 und 12,0 Volt bzw. zwischen 15,0 und 16,0 Volt, erscheint der Wert blinkend
- bei einer Spannung von oder unter 9,9 Volt blinkt die Angabe „LO“ und es schaltet sich gleichzeitig die Kontrollleuchte der „Motorraddiagnose“ ein (9, Abb. 4)
- bei einer Spannung von oder über 16,1 Volt blinkt die Angabe „HI“ und es schaltet sich gleichzeitig die Kontrollleuchte der „Motorraddiagnose“ ein (9, Abb. 4).

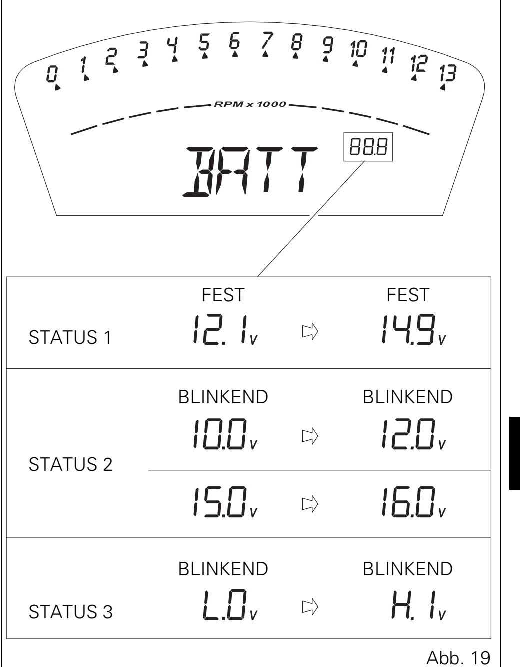


Abb. 19

D

Standgaseinstellung (RPM)

Diese Funktion beschreibt die Funktionsweise der Standgaseinstellung.
Zur Anzeige der Funktion das Menü aufrufen und von hier die Seite „RPM“.
Das Cockpit zeigt außer der oberen Drehzahlskala ebenfalls die Motordrehzahl (rpm) in numerischem Format, so dass eine genauere „Standgaseinstellung“ möglich ist.

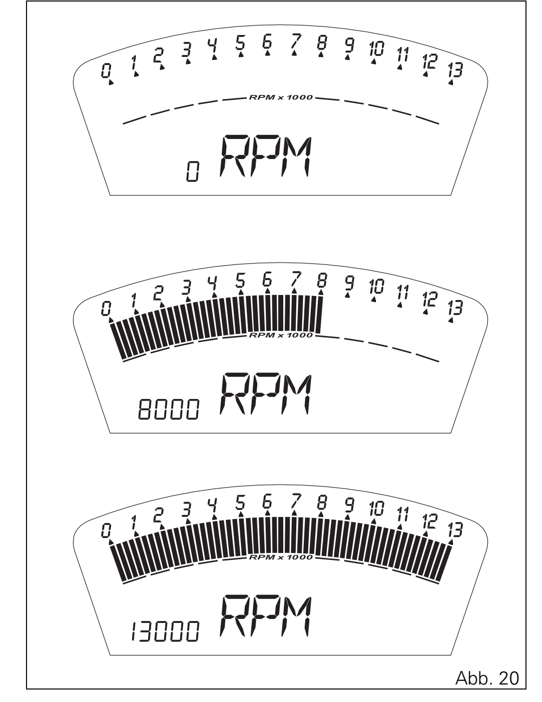


Abb. 20

D

Anzeige der Rundenzeit (LAP)

Diese Funktion beschreibt die Funktionsweise der Rundenzeitanzeige.
Zur Aktivierung dieser Funktion das Menü aufrufen und hier die Funktion „LAP“ auf „On“ stellen, dazu die Taste (1, Abb. 10) auf Position B „▼“ 3 Sekunden lang gedrückt halten.
START und STOPP der Stoppuhr erfolgen durch die Taste für die Lichthupe FLASH (12, Abb. 5) an der linken Schaltereinheit.
Bei jedem Druck der Taste FLASH und aktivierter LAP Funktion erscheint am Cockpit 10 Sekunden lang die Rundenzeit und anschließend wieder die „normale“ Anzeige.
Es können maximal 30 Rundenzeiten gespeichert werden.
Ist der Speicherplatz restlos belegt, so wird beim Drücken der Taste FLASH keine Rundenzeit mehr gespeichert und am Cockpit erscheint 3 Sekunden lang die blinkende Angabe „FULL“, bis die Zeiten gelöscht werden.

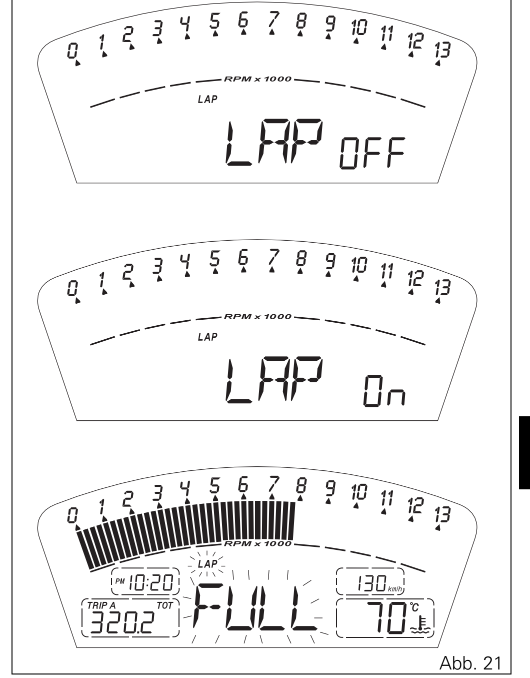


Abb. 21

D

Beim Deaktivieren der LAP Funktion über Menü wird die aktuelle „Runde“ nicht gespeichert.
Wird das Cockpit bei aktivierter LAP Funktion plötzlich abgeschaltet (Zündung aus), so erfolgt automatisch auch die Deaktivierung der LAP Funktion (die gefahrene „Runde“ wird selbst bei laufender Stoppuhr nicht gespeichert).
Sollte die Rundenzeit niemals „gestoppt“ werden, so beginnt die Stoppuhr bei Erreichen von 99 Minuten, 59 Sekunden, 99 Hunderdstel wieder von 0 (Null) und die Zeitzählung läuft dann bis zur Deaktivierung der Funktion fort.
Wird die LAP Funktion dagegen aktiviert und ist der „Speicher“ nicht gelöscht worden, da er weniger als 30 Rundenzeiten enthält (zum Beispiel: 18 Runden), speichert das Display die verbleibenden Runden bis zur „Auslastung“ der Speicherkapazität (in unserem Beispiel können weitere 12 Rundenzeiten gespeichert werden).
In dieser Funktion ist eigentlich die reine Anzeige der Rundenzeiten vorgesehen, doch werden ebenfalls andere Daten (Höchstgeschwindigkeit, max. Drehzahl, Begrenzer) für eine anschließende und vollständige Anzeige innerhalb der Lap Memory Funktion gespeichert.

D

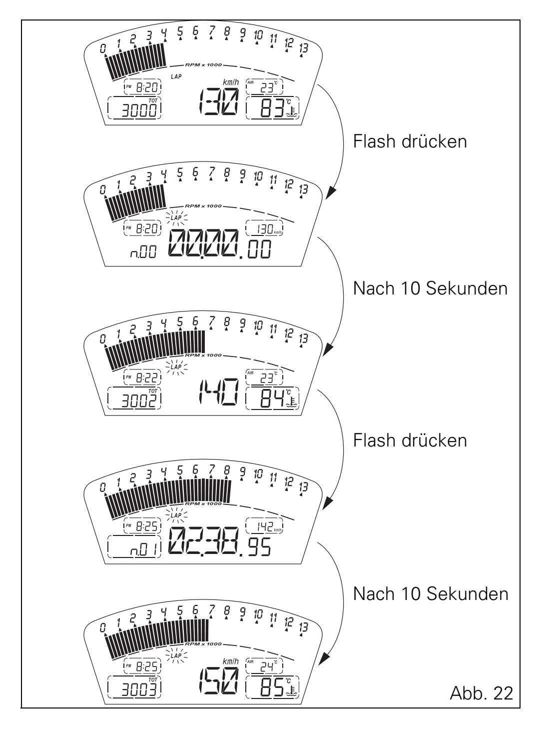


Abb. 22

Anzeige der Speicherdaten (LAP Memory)

Zeigt die mit der LAP Funktion gespeicherten Daten an: Rundenzeit, Höchstgeschwindigkeit und max. Drehzahl.
Zur Anzeige der gespeicherten Zeiten das Menü aufrufen und von hier die Seite „LAP MEM".
Von dieser Menüseite wird durch 3 Sekunden langes Drücken der Taste (1, Abb. 10) auf Position B „▼" die Anzeige der „1. Runde" aufgerufen. Am Cockpit erscheinen die Nummer der Runde, die Rundenzeit sowie die in der betreffenden Runde erreichte Höchstgeschwindigkeit und -drehzahl.
Durch Drücken der Taste (1, Abb. 10) auf Position B „▼" werden die 30 gespeicherten Zeiten durchgeblättert, anschließend erfolgt die Rückkehr zur 1. Runde.
Wird beim Anzeigen der gespeicherten Zeiten die Taste (1, Abb. 10) 3 Sekunden lang auf Position B „▼" gedrückt, löscht das Display alle gespeicherten Zeiten. In diesem Fall wird die ggf. eingeschaltete LAP Funktion automatisch deaktiviert.
Bei der während der LAP Funktion am Cockpit angezeigten Geschwindigkeit handelt es sich um die gespeicherte Höchstgeschwindigkeit.
Sollte beim Abspeichern die angezeigte Höchstgeschwindigkeit 299 km/h (186 mph) überschreiten, so wird der erreichte Geschwindigkeitswert eingeblendet (zum Beispiel: 316 km/h).
Ist kein Wert im Speicher abgelegt, so erscheinen die 30 Rundenzeiten mit folgenden Anzeigen: Stoppuhr „00.00.00", max. Drehzahl = 0 und Höchstgeschwindigkeit = 0.
Hat der Motor einen der zwei Bereiche vor Auslösung des Begrenzers oder sogar die Begrenzungsdrehzahl erreicht, leuchten bei der Anzeige der gespeicherten Rundenzeiten die betreffenden Kontrollleuchten auf (10, Abb. 4).

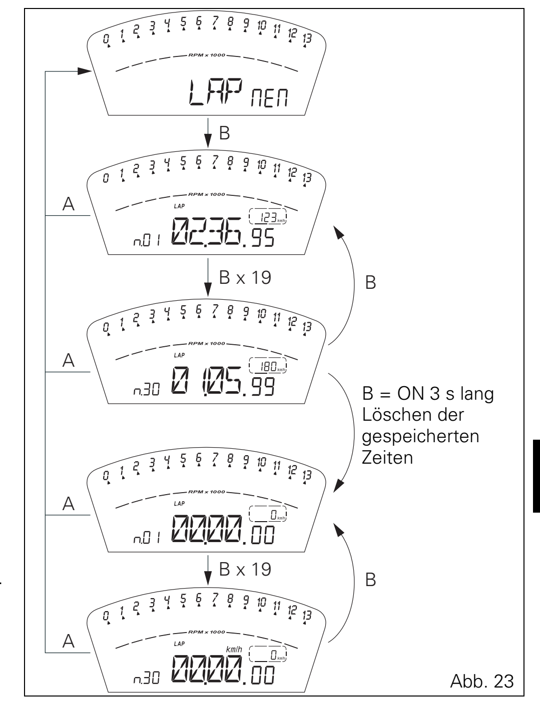


Abb. 23

D

DDA-Datenlogger

Mit dieser Funktion wird der DDA-Datenlogger (DDA= Ducati Data Analyzer) aktiviert (siehe Seite 78): der Datenlogger ist an den Kabelbaum des Motorrads anzuschließen.
Zur Aktivierung des Datenloggers das Menü aufrufen und den „DDA-Datenlogger“ auf „On“ stellen, dazu die Taste (1, Abb. 10 auf Position B „▼“ 3 Sekunden lang gedrückt halten.
START und STOPP der Datenerfassung erfolgen durch die Taste für die Lichthupe FLASH (13, Abb. 6) an der linken Schaltereinheit.
Sollte das Cockpit bei aktivierter USB Funktion plötzlich abgeschaltet werden (Zündung aus), wird die Funktion automatisch deaktiviert.

D

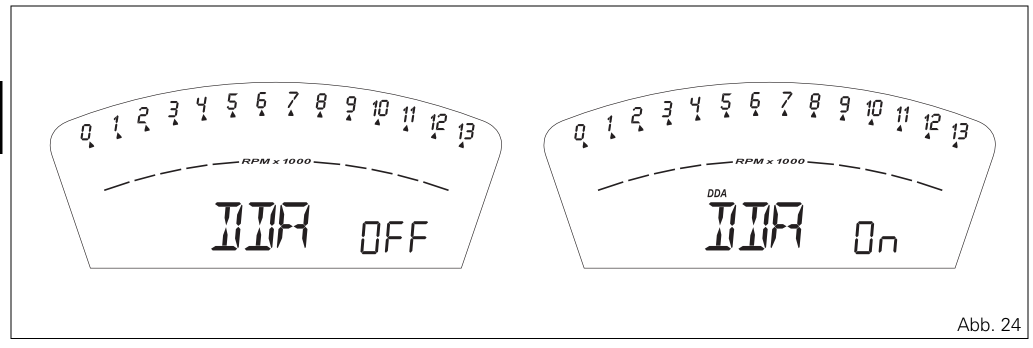


Abb. 24

Erase DDA

Mit dieser Funktion werden die im DDA-Datenlogger abgelegten Daten gelöscht: der Datenlogger ist an den Kabelbaum des Motorrads anzuschließen.
Zum Löschen der Daten das Menü aufrufen und von hier die Seite „Erase DDA“.
Wird die Taste (1, Abb. 10) 3 Sekunden lang auf Position B „▼“ nicht während der Datenerfassung durch den DDA-Datenlogger gedrückt, erscheint am Cockpit 10 Sekunden lang die Angabe „WAIT…“; nach diesen 10 Sekunden erscheint dann die Meldung „ERASE OK“ für die Dauer von 2 Sekunden als Bestätigung, dass die Daten des DDA-Datenloggers gelöscht worden sind.
Wird die Taste (1, Abb. 10) 3 Sekunden lang auf Position B „▼“ während der Datenerfassung durch den DDA-Datenlogger gedrückt, erscheint am Cockpit 2 Sekunden lang die Angabe „FAIL“ als Hinweis dafür, dass der Speicher des Datenloggers nicht gelöscht worden ist.

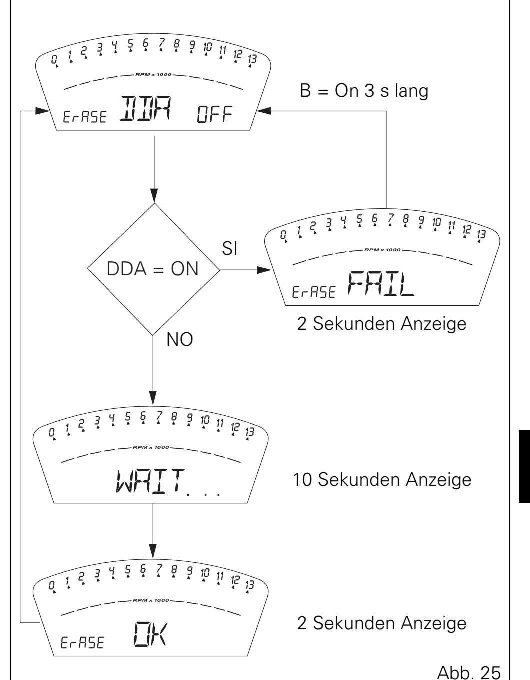


Abb. 25

D

Aktivierungs-/Deaktivierungsfunktion Ducati Traction Control System

Achtung
DIESE FUNKTION IST NUR IN DER VERSION 1198S IMPLEMENTIERT.

Hiermit wird das Ducati Traction Control System aktiviert: DTC.

Systemfunktion

Achtung
DTC ist ein Assistenzsystem, das der Fahrer sowohl im normalen Straßeneinsatz als auch auf Rennstrecken verwenden kann.

Das Assistenzsystem garantiert zwar mehr Fahrkomfort und Sicherheit, entbindet den Fahrer allerdings nicht den Maßregeln im Sinne einer vorsichtigen Fahrweise sowie eines Verhaltens, um außer eigenen auch Fehlern und zwangsläufigen Notmanövern der anderen Verkehrsteilnehmer vorzubeugen, so wie lt. Straßenverkehrsordnung vorgeschrieben.

Der Fahrer sollte auf jeden Fall berücksichtigen, dass aktive Sicherheitssysteme eine Präventivfunktion besitzen. Die aktiven Elemente unterstützen den Fahrer bei der Kontrolle des Fahrzeugs und sorgen für einen möglichst komfortablen und sicheren Betrieb. Unabhängig von den herrschenden Bedingungen, den Gesetzmäßigkeiten der Physik, den vorgenannten Verhaltensregeln und der StVO dürfen die aktiven Systeme den Fahrer unter keinen Umständen dazu verleiten, schneller als mit den vernünftigerweise zugelassenen Geschwindigkeiten zu fahren.

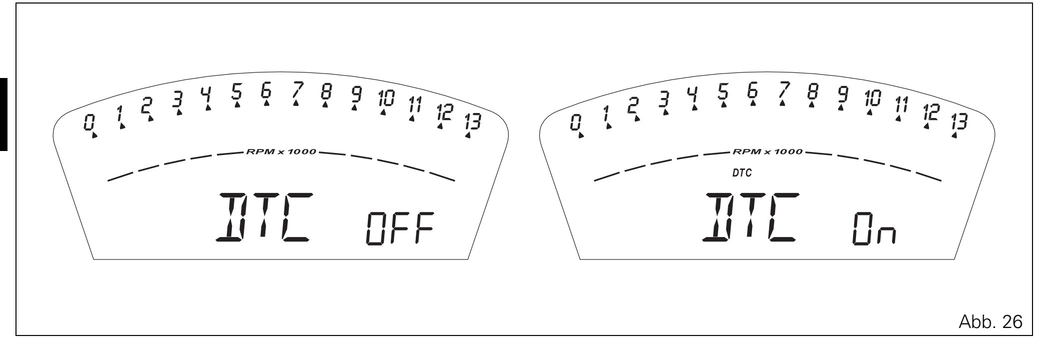


Abb. 26

D

Systemaktivierung

Zur Aktivierung des Systems muss das Motorrad in sicherer Position angehalten sein.
Zum Zugriff auf das Traction Control Steuergerät das Menü aufrufen und hier die Funktion „DTC“ auf „On“ stellen, dazu die Taste (1, Abb. 10) auf Position B „▼“ 3 Sekunden lang gedrückt halten, wonach die Anzeige „DTC“ als Bestätigung der zugeschalteten Traktionskontrolle erscheint.
Der Eintrag „DTC“ wird im aktivierten Zustand nicht nur in der normalen Anzeige eingeblendet, sondern auch in den einzelnen Menüseiten.

Die Systemfunktionen

Hinweis

Für Eingriffe am System muss das Motorrad in sicherer Position angehalten sein.
Bei jeder Aktivierung der DTC stellt das Steuergerät der Traktionskontrolle die Ansprechempfindlichkeit 8 ein; diese Stufe kann anschließend mit der Funktion „Einstellung der Traction Control Ansprechempfindlichkeit (DTC SETUP)“ geändert werden.
Zur Deaktivierung des Traction Control Steuergeräts das Menü aufrufen und hier die Funktion „DTC“ auf „OFF“ stellen, dazu die Taste (1, Abb. 10) auf Position B „▼“ 3 Sekunden lang gedrückt halten, wonach die Anzeige „DTC“ als Bestätigung der abgeschalteten Traktionskontrolle ausgeblendet wird.

Sollte das Motorrad plötzlich bei akviertem Traction Control Steuergerät abgestellt werden (Zündung aus), so erfolgt KEINE Deaktivierung und die Funktion ist nach dem anschließenden Start (Zündung ein) weiterhin aktiviert (DTC On).
Bei einem plötzlichem Ausfall der Batterieversorgung (Batt-OFF) ist die Funktion allerdings nach dem erneuten Start mit anliegender Spannung nicht mehr aktiviert (DTC OFF).

Regelmäíge Wartung

Zur einwandfreien Funktionsweise des Systems sind die planmäßigen Instandhaltungsanweisungen des Herstellers zu befolgen.

Einstellfunktion DTC (Ducati Traction Control)

Achtung

DIESE FUNKTION IST NUR IN DER VERSION 1198S IMPLEMENTIERT.

Mit dieser Funktion kann die Ansprechempfindlichkeit des DTC Steuergeräts (Ducati Traction Control) eingestellt werden.

Zur Einstellung des Traction Control Steuergeräts bei stehendem Motorrad das Menü aufrufen und von hier die Seite „Setup DTC". Diese Menüseite wird lediglich nach Aktivierung des Traction Control Steuergeräts eingeblendet (DTC ON).
Am rechten Displayrand erscheint die eingestellte Ansprechstufe der Traktionskontrolle (L.1.......L.8). Die Stufen liegen im Bereich „1" bis „8", wobei die Empfindlichkeit der Traktionskontrolle bei aufsteigender Zahl zunimmt (siehe nächsten Abschnitt).
Von dieser Seite aus wird durch 3 Sekunden langes Drücken der Taste (1, Abb. 10) auf Position B „▼" der Einstellmodus aufgerufen.

Seite 1: es erscheint die Meldung „Setup LEV. 1".
Zur Speicherung dieser „Stufe" die Taste (1, Abb. 10) 3 Sekunden lang auf Position B „▼" drücken. Hierdurch wird die Seite automatisch beendet und das Cockpit kehrt zur anfänglichen Anzeige plus der gespeicherten Stufe am rechten Displayrand zurück.
Zum Aufrufen der nächsten Stufe dagegen die Taste (1, Abb. 10) auf Position B „▼" drücken.

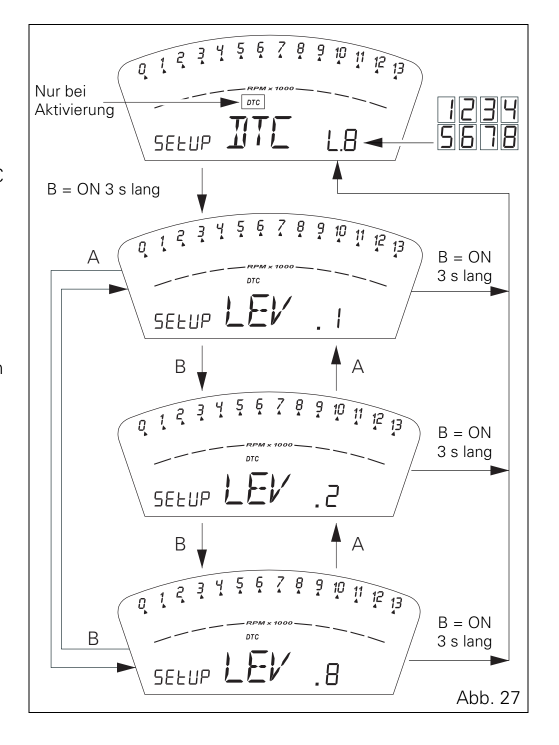


Abb. 27

D

Seite 2: es erscheint die Meldung „Setup LEV. 2“.
Zur Speicherung dieser „Stufe“ die Taste (1, Abb. 10) 3 Sekunden lang auf Position B „▼“ drücken. Hierdurch wird die Seite automatisch beendet und das Cockpit kehrt zur anfänglichen Anzeige plus der gespeicherten Stufe am rechten Displayrand zurück.
Zum Aufrollen der nächsten Stufe dagegen die Taste (1, Abb. 10) auf Position B „▼“, zum Abrollen die Taste (1, Abb. 10) dagegen auf Position A „▲“ drücken.

Seite 3: es erscheint die Meldung „Setup LEV. 3“.
Zur Speicherung dieser „Stufe“ die Taste (1, Abb. 10) 3 Sekunden lang auf Position B „▼“ drücken. Hierdurch wird die Seite automatisch beendet und das Cockpit kehrt zur anfänglichen Anzeige plus der gespeicherten Stufe am rechten Displayrand zurück.
Zum Aufrollen der nächsten Stufe dagegen die Taste (1, Abb. 10) auf Position B „▼“, zum Abrollen die Taste (1, Abb. 10) dagegen auf Position A „▲“ drücken.

Seite 4: es erscheint die Meldung „Setup LEV. 4“.
Zur Speicherung dieser „Stufe“ die Taste (1, Abb. 10) 3 Sekunden lang auf Position B „▼“ drücken. Hierdurch wird die Seite automatisch beendet und das Cockpit kehrt zur anfänglichen Anzeige plus der gespeicherten Stufe am rechten Displayrand zurück.
Zum Aufrollen der nächsten Stufe dagegen die Taste (1, Abb. 10) auf Position B „▼“, zum Abrollen die Taste (1, Abb. 10) dagegen auf Position A „▲“ drücken.

Seite 5: es erscheint die Meldung „Setup LEV. 5“.
Zur Speicherung dieser „Stufe“ die Taste (1, Abb. 10) 3 Sekunden lang auf Position B „▼“ drücken. Hierdurch wird die Seite automatisch beendet und das Cockpit kehrt zur anfänglichen Anzeige plus der gespeicherten Stufe am rechten Displayrand zurück.
Zum Aufrollen der nächsten Stufe dagegen die Taste (1, Abb. 10) auf Position B „▼“, zum Abrollen die Taste (1, Abb. 10) dagegen auf Position A „▲“ drücken.

Seite 6: es erscheint die Meldung „Setup LEV. 6“.
Zur Speicherung dieser „Stufe“ die Taste (1, Abb. 10) 3 Sekunden lang auf Position B „▼“ drücken. Hierdurch wird die Seite automatisch beendet und das Cockpit kehrt zur anfänglichen Anzeige plus der gespeicherten Stufe am rechten Displayrand zurück.
Zum Aufrollen der nächsten Stufe dagegen die Taste (1, Abb. 10) auf Position B „▼“, zum Abrollen die Taste (1, Abb. 10) dagegen auf Position A „▲“ drücken.

Seite 7: es erscheint die Meldung „Setup LEV. 7“.
Zur Speicherung dieser „Stufe“ die Taste (1, Abb. 10) 3 Sekunden lang auf Position B „▼“ drücken. Hierdurch wird die Seite automatisch beendet und das Cockpit kehrt zur anfänglichen Anzeige plus der gespeicherten Stufe am rechten Displayrand zurück.
Zum Aufrollen der nächsten Stufe dagegen die Taste (1, Abb. 10) auf Position B „▼“, zum Abrollen die Taste (1, Abb. 10) dagegen auf Position A „▲“ drücken.

Seite 8: es erscheint die Meldung „Setup LEV. 8“.
Zur Speicherung dieser „Stufe“ die Taste (1, Abb. 10) 3 Sekunden lang auf Position B „▼“ drücken. Hierdurch wird die Seite automatisch beendet und das Cockpit kehrt zur anfänglichen Anzeige plus der gespeicherten Stufe am rechten Displayrand zurück.
Zum Aufrollen der nächsten Stufe dagegen die Taste (1, Abb. 10) auf Position B „▼“, zum Abrollen die Taste (1, Abb. 10) dagegen auf Position A „▲“ drücken.

Bei aktiver DTC wird die eingestellte Stufe ebenfalls beim Beenden der Seite „SETUP DTC“ im Anschluss an die Anzeigen TOT, TRIP A, TRIP B und TRIP Fuel eingeblendet.

Die Einstellung bleibt auch bei Abschalten der Zündung gespeichert.

Bei einem plötzlichem Ausfall der Batterieversorgung (Batt-OFF) ist die Funktion allerdings nach dem erneuten Start mit anliegender Spannung nicht mehr aktiviert (DTC OFF).

D

Hinweise zur Auswahl der Stufe

Achtung

Die 8 Stufen des in Ihrem Motorrad verbauten DTC Systems sind mit der Bereifung des Erstausrüsters (Fabrikat, Modell und Abmessungen) eingestellt worden. Der Einsatz einer Bereifung mit von der Erstausrüstung abweichenden Abmessungen kann die einwandfreie Systemfunktion beeinträchtigen.
Bei geringfügigen Änderungen, wie zum Beispiel von der Erstausrüstung abweichendes Fabrikat und Modell, aber gleiche Größenklasse (Hinten = 190/55-17; Vorn = 120/70-17), reicht womöglich die Auswahl einer der verfügbaren Stufen aus, um die optimale Funktionalität des Systems wiederherzustellen.
Sollten allerdings die Abmessungen der eingesetzten Reifen in einer anderen Größenklasse liegen bzw. erheblich von denen des Erstausrüsters abweichen, so ist es nicht auszuschließen, dass das System mit keiner der 8 verfügbaren Stufen wieder einwandfrei funktioniert. In diesem Fall sollte das System abgeschaltet werden.

Auf Stufe 8 spricht das DTC Steuergerät beim geringsten Durchdrehungsanzeichen des Hinterreifens an.
Zwischen Stufe 8 und Stufe 1 liegen weitere 6 Ansprechempfindlichkeiten. Die Auslösung des DTC nimmt beim Übergang von Stufe 8 auf Stufe 1 konstant ab. In Stufen 1,2 und 3 lässt das DTC Steuergerät sowohl das Durchdrehen als Ausbrechen des Hinterreifens bei der Kurvenausfahrt zu. Diese Stufen sollten daher nur erfahrene Biker benutzen.

Die Wahl der geeigneten Stufe hängt im wesentlichen von 3 Variablen ab, u.z.:

1) Haftung (Reifentyp und -verschleiß, Belag, Witterungsverhältnisse usw.)
2) Strecke (Kurven mit ähnlicher bzw. stark unterschiedlicher Befahrgeschwindigkeit)
3) Fahrstil („rund“ oder „kantig“).

Beziehung zwischen Stufe und Haftung:
Die Wahl der richtigen Stufe ist wesentlich vom Haftungsgrad der Strecke abhängig (siehe weiter unten, Tipps für Renn- und Straßeneinsatz).

Beziehung zwischen Stufe und Streckenbeschaffenheit:
Ist die Strecke durch Kurven gleichmäßiger Geschwindigkeit gekennzeichnet, fällt die Wahl der Kontrollstufe relativ einfach und optimal für den gesamten Verlauf aus.
Auf einer Strecke mit äußerst langsam zu befahrener Haardnadelkurve müssen Sie eine Kompromisslösung finden (in der Haarnadelkurve spricht das DTC mehr an als in den übrigen Kurven).

Beziehung zwischen Stufe und Fahrstil:
DTC spricht bei einer „runden“ Fahrweise mit extremer Schräglage des Motorrads häufiger an als bei Bikern mit „kantigem“ Stil, die ihre Maschine bei Kurvenausfahrt möglichst schnell wieder aufrichten.

Tipps für den Renneinsatz

Auf Stufe 8 sollten Sie einige komplette Runden (Reifen warmfahren) zur Einfühlung in die Systemfunktion drehen. Anschließend empfehlen wir weitere Testrunden auf den Stufen 7, 6 usw., bis Sie die passende DTC Ansprechempfindlichkeit gefunden haben. Auf jeder Stufe sollten Sie mindestens zwei Runden fahren, um die Reifen auf Temperatur zu bringen.
Nachdem Sie eine für nahezu alle Kurven - mit Ausnahme von einer oder zwei langsamen - optimale Empfindlichkeit gefunden haben, könnten Sie auf einen etwas „kantigeren“ Fahrstil wechseln und das Motorrad bei der Kurvenausfahrt schneller aufrichten, statt nach einer anderen Ansprechstufe zu suchen.

Tipps für den Straßeneinsatz

Aktivieren Sie die DTC, wählen Sie die Stufe 8 und benutzen Sie das Motorrad nach Ihrem Fahrstil; sollte die DTC extrem sensibel reagieren, versuchen Sie es mit den Stufen 7, 6 usw., bis Sie die passende Ansprechempfindlichkeit gefunden haben.
Falls Änderungen an Haftungsverhältnissen bzw. Streckenbeschaffenheit oder Fahrstil eintreten sollten, die eingestellte Ansprechempfindlichkeit also nicht mehr zufriedenstellend ist, können Sie zur nächsten Stufe übergehen und solange wechseln, bis Sie die passende Empfindlichkeit gefunden haben (z.B. ist die DTC auf Stufe 7 allzu sensibel, schalten Sie auf Stufe 6; löst die DTC dagegen auf Stufe 7 niemals aus, schalten Sie auf Stufe 8).

Uhreinstellfunktion

Mit dieser Funktion wird die Uhr eingestellt.
Zur Uhreinstellung das Menü aufrufen und von hier die Seite „TIME Set“.
Von dieser Seite aus wird durch 3 Sekunden langes Drücken der Taste (1, Abb. 10) auf Position B „▼“ der Einstellmodus aufgerufen
beim Aufrufen dieser Funktion blinkt die Angabe „AM“, durch Drücken der Taste (1, Abb. 10) auf Position B „▼“ blinkt daraufhin die Angabe „PM“. Indem die Taste (1, Abb. 8) auf Position B „▼“ abermals gedrückt wird, kehrt man zum vorherigen Schritt zurück (die Uhrzeit 00:00 wird beim Übergang von AM auf PM dann zu 12:00)
beim Drücken der Taste (1, Abb. 10) auf Position A „▲“ geht man zur Einstellung der Stunden über, die nun blinken. Mit jeder Betätigung auf Position B „▼“ fährt die Zählung in 1- Stundenschritten fort, bei längerem Druck auf Position B „▼“ läuft die Zählung dagegen um je 1 Stunde pro Sekunde (in diesem Fall blinken die Stunden nicht)
beim Drücken der Taste (1, Abb. 10) auf Position A „▲“ geht man zur Einstellung der Minuten über, die nun blinken. Mit jeder Betätigung auf Position B „▼“ fährt die Zählung in 1- Minutenschritten fort, bei längerem Druck auf Position B „▼“ läuft die Zählung dagegen um je 1 Minute pro Sekunde hoch. Wird die Taste länger als 5 Sekunden auf Position B „▼“ gedrückt, beschleunigt die Zählung auf 1 Schritt alle 100 ms (beim längeren Druck auf Position B „▼“ blinken die Sekunden nicht)
beim Drücken auf Position A „▲“ wird der Einstellmodus beendet und die neue Zeiteinstellung eingeblendet.

D

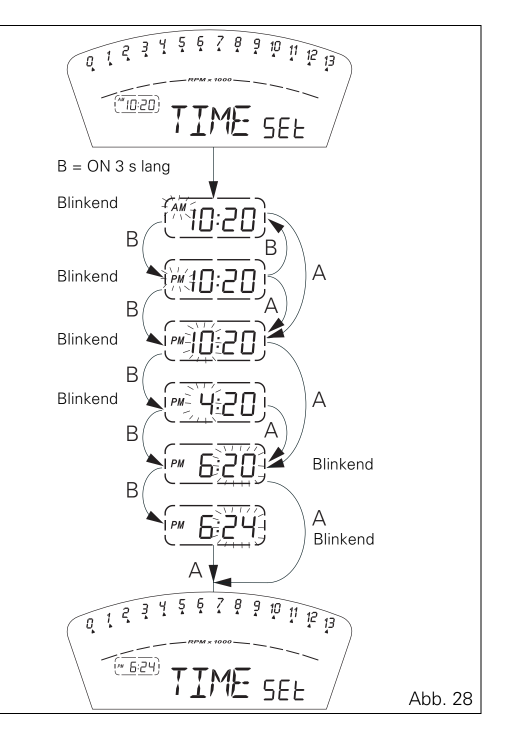


Abb. 28

Cockpitdiagnose

Wichtig
Das Cockpit führt die Systemdiagnose 60 Sekunden nach dem letzten Abschalten der Zündung durch.

Die Anzeige betrifft fehlerhafte Motorzustände.
Liegen mehrere Fehler vor, werden diese im Rollmodus alle 3 Sekunden angezeigt.
Nachstehend die Tabelle mit den möglichen Fehleranzeigen.

Achtung
Sich nur bei Anzeige eines Fehlers stets an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt Ducati wenden.

ANZEIGE	FEHLERMELDUNG		FEHLER
	COIL	8.1	Fehler Spule waagrechter Zylinder
	COIL	8.2	Fehler Spule waagrechter Zylinder
	COIL	9.1	Fehler Spule senkrechter Zylinder
	COIL	9.2	Fehler Spule senkrechter Zylinder
	COIL	10.1	Fehler Spule waagrechter Zylinder
	COIL	10.2	Fehler Spule waagrechter Zylinder
	COIL	11.1	Fehler Spule senkrechter Zylinder

D

ANZEIGE	FEHLERMELDUNG		FEHLER
	COIL	11.2	Fehler Spule senkrechter Zylinder
	INJE	12.1	Fehler Einspritzdüse waagrechter Zylinder
	INJE	12.2	Fehler Einspritzdüse waagrechter Zylinder
	INJE	13.1	Fehler Einspritzdüse senkrechter Zylinder
	INJE	13.2	Fehler Einspritzdüse senkrechter Zylinder
	INJE	14.1	Fehler Einspritzdüse waagrechter Zylinder
	INJE	14.2	Fehler Einspritzdüse waagrechter Zylinder
	INJE	15.1	Fehler Einspritzdüse senkrechter Zylinder
	INJE	15.2	Fehler Einspritzdüse senkrechter Zylinder
	PUMP	16.0	Fehler Relais Kraftstoffpumpe
	FAN	18.1	Fehler Relais Lüfter
	FAN	18.2	Fehler Relais Lüfter

ANZEIGE	FEHLERMELDUNG		FEHLER
	STRT	19.1	Fehler Fernanlassschalter
	STRT	19.2	Fehler Fernanlassschalter
	STEP.	21.1	Fehler Stepper-Motor
	STEP.	21.2	Fehler Stepper-Motor
	STEP.	21.3	Fehler Stepper-Motor
	LAMB.	22.1	Fehler Lambda Heizungen
	LAMB.	22.2	Fehler Lambda Heizungen
	EXVL	23.1	Fehler Stellmotor Auspuffventil
	EXVL	23.2	Fehler Stellmotor Auspuffventil
	EXVL	23.3	Fehler Stellmotor Auspuffventil
	EXVL	23.4	Fehler Stellmotor Auspuffventil
	TPS	1.1	Fehler Drosselklappenpotentiometer

ANZEIGE	FEHLERMELDUNG		FEHLER
	TPS	1.2	Fehler Drosselklappenpotentiometer
	PRESS	2.1	Fehler Drucksensor
	PRESS	2.2	Fehler Drucksensor
	T.WAT	3.1	Fehler Kühlflüssigkeitssensor
	T.WAT	3.2	Fehler Kühlflüssigkeitssensor
	AIR	4.1	Fehler Lufttemperatursensor
	AIR	4.2	Fehler Lufttemperatursensor
	BATT	5.1	Fehler Batteriespannung
	BATT	5.2	Fehler Batteriespannung
	LAMB	6.1	Fehler Lambda-Sonde
	TILT	6.2	Fehler Lambda-Sonde 2
	DTC	8.0	Fehler Traction Control Steuergerät

ANZEIGE	FEHLERMELDUNG		FEHLER
	ECU	30.0	Fehler Motorsteuergerät
	PK.UP	34.0	Fehler Pick-Up Sensor
	SPEE.	36.0	Fehler Tachometersensor
	IMMO	37.0	Fehler Wegfahrsperre
	IMMO	37.1	Fehler Wegfahrsperre
	IMMO	37.3	Fehler Wegfahrsperre
	IMMO	37.5	Fehler Wegfahrsperre
	CAN	38.0	Fehler Kommunikationsleitung CAN

Funktion Hintergrundbeleuchtung

Die Hintergrundbeleuchtung des Cockpits wird beim Einschalten der Zündung stets aktiviert. Im Cockpit verbaute Sensoren erfassen die Lichtstärke und reduzieren bei Dunkelheit die Hintergrundbeleuchtung augenschonend um 20%.

Funktion „intelligente“ Scheinwerferabschaltung

Durch automatische Regelung der Scheinwerferabschaltung reduziert diese Funktion den Batterieverbrauch. Sie wird in 3 Fällen aktiviert:

- im 1. Fall, wenn beim Umschalten des Zündschlüssels von OFF auf ON nach 60 Sekunden keine Motorstart erfolgt, wird der Scheinwerfer ausgeschaltet und erst nach erneutem Anlassen des Motors wieder eingeschaltet.
- im 2. Fall nach dem normalen Einsatz des Motorrads mit eingeschaltetem Scheinwerfer, wenn der Motor durch die Taste RUN-STOP an der rechten Schaltereinheit abgestellt wird.
  In diesem Fall wird der Scheinwerfer 60 Sekunden nach Abstellen des Motors ausgeschaltet und kann erst nach einem erneuten Motorstart wieder eingeschaltet werden.
- 3. Beim Anlassen des Motors wird der Scheinwerfer abgeschaltet und nach dem Start sofort wieder eingeschaltet.



Funktion „intelligente“ Scheinwerfereinschaltung

Diese Funktion gestattet die „programmierte“ Einschaltung des Scheinwerfers bei abgestelltem Motor (Zündung aus).
Das Cockpit bleibt nach Ausschalten der Zündung 60 Sekunden lang aktiviert, so dass die Scheinwerfer durch Drücken der Taste (1, Abb. 10) auf Position A „▲“ oder B „▼“ eingeschaltet werden können.
Während dieser 60 Sekunden gibt das Cockpit bei jedem Druck der Taste (1, Abb. 10) auf Position A „▲“ oder B „▼“ die Einschaltung des Scheinwerfers für die Dauer von 30 Sekunden frei; bei jedem Druck wird die Einschaltzeit bis zu maximal 6 Betätigungen der Taste (1, Abb. 10) auf Position A „▲“ oder B „▼“ aufgerechnet (die maximale Zeit beträgt 180 Sekunden).
Nach dem ersten Druck der Taste (1, Abb. 10) auf Position A „▲“ oder B „▼“ STARTEN die 30 Sekunden mit Einschaltung des Scheinwerfers; die Einschaltzeit kann nur dann summiert werden, wenn der zweite Druck innerhalb dieser 30 Sekunden erfolgt. Sind die 30 Sekunden Einschaltzeit des Scheinwerfers dagegen verstrichen, können keine weiteren 30 Sekunden „ergänzt“ werden, so dass der Scheinwerfer vom Cockpit abgeschaltet wird.
Zur Wiederherstellung dieser Funktion ist mindestens eine Umschaltung Zündung ein/Zündung aus erforderlich.
Sollte zu einem beliebigen Zeitpunkt während der Aktivierung dieser Funktion die Batteriespannung plötzlich ausfallen, deaktiviert das Cockpit die Funktion beim abermaligen Zuschalten der Spannungsversorgung (das Cockpit bleibt also 60 Sekunden lang nicht aktiviert).

Wegfahrsperre

Um das Motorrad wirkungsvoller gegen Diebstahl zu schützen, wurde es mit einem elektronischen Sicherheitssystem (WEGFAHRSPERRE) ausgestattet, das den Motor automatisch blockiert, wenn der Zündschlüssel auf Off gedreht wird.
In jedem Schlüssel befindet sich ein elektronischer Chip, der beim Anlassen das von einer im Zündschalter eingebauten Spezialantenne abgegebene Signal moduliert. Das modulierte Signal entspricht einem „Losungswort", das bei jedem Zündvorgang unterschiedlich ausfällt und anhand dessen das Steuergerät den Schlüssel erkennt. Nur unter dieser Bedingung kann der Motor gestartet werden.

Schlüssel (Abb. 29)

Folgende Schlüssel werden mit dem Motorrad ausgehändigt:
- 2 Schlüssel B (SCHWARZ).

Sie enthalten den „Code der Wegfahrsperre".

Hinweis

Ihr Ducati Vertragshändler könnte Sie womöglich auffordern, die Code Card zum Durchführen bestimmter Operationen auszuhändigen.

Bei den schwarzen Schlüsseln (B) handelt es sich um normale Schlüssel. Sie dienen:
- zum Motorstart
- zum Öffnen des Kraftstofftanks
- zum Öffnen des Sitzbankschlosses.

Hinweis

Gemeinsam mit den zwei Schlüsseln wird ein Anhänger (1) ausgehändigt, auf dem die Identifikationsnummer dieser Schlüssel angegeben ist.

Achtung

Die Schlüssel voneinander trennen und den Anhänger (1) an einem sicheren Ort verwahren.
Darüber hinaus wird empfohlen, immer nur einen der beiden schwarzen Schlüssel für den Gebrauch des Motorrads zu verwenden.

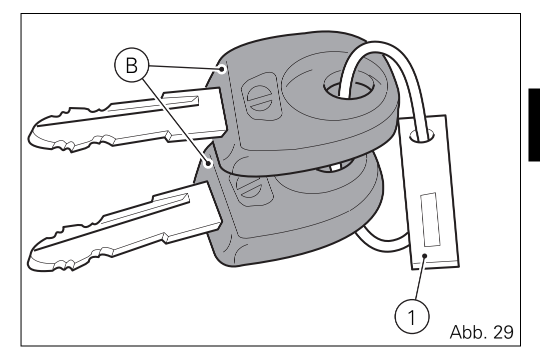


Abb. 29

D

Code Card

Gemeinsam mit den Schlüsseln wird eine CODE CARD (Abb. 30) ausgehändigt, worauf der elektronische Code (A, Abb. 31) gespeichert ist, der im Fall einer Motorsperre bzw. einer erfolglosen Zündung nach einem KEY-ON zu verwenden ist.

Achtung

Die CODE CARD muss an einem sicheren Ort aufbewahrt werden. Der Fahrer sollte allerdings den auf der CODE CARD angegebenen elektronischen Code mit sich führen, falls eine Motorfreigabe anhand des nachstehenden Verfahrens erforderlich sein sollte. Bei Problemen mit der Wegfahrsperre hat der Fahrer nämlich die Möglichkeit die durch Aufleuchten der ockergelben Diagnoseanzeige (9, Abb. 4) gemeldete „Motorblockierung“ aufzuheben. Dieses Verfahren kann jedoch nur mittels Eingabe des auf der Code Card angegebenen elektronischen Codes (electronic code) durchgeführt werden.

D

Achtung

Die Code Card wird vom Vertragshändler zur Neuprogrammierung oder zum Austausch eines Schlüssels angefordert.

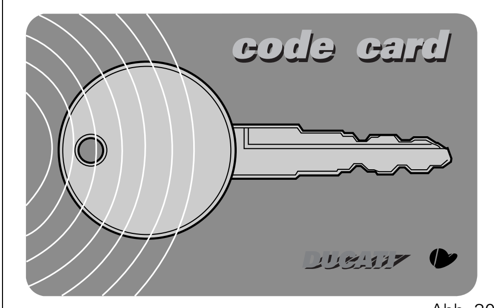


Abb. 30

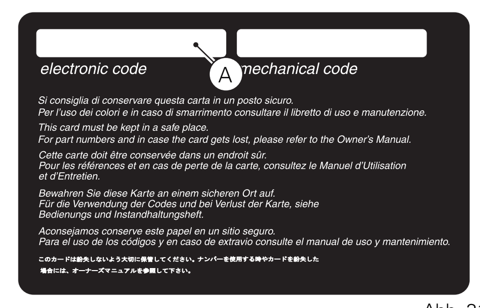


Abb. 31

Freigabe der Wegfahrsperre

Bei einer „BLOCKIERUNG der Wegfahrsperre“ kann diese vom Menü aus durch Abrufen der entsprechenden Funktion folgendermaßen „freigegeben“ werden:
Die Menüseite „CODE“ aufrufen.

Hinweis

Dieses Menü darf nur bei Vorliegen von mindestens einem Fehler der Wegfahrsperre aktiviert sein.

Auf dieser Menüseite wird stets der Anfangscode „00000“ angezeigt; drückt man nun die Taste (1, Abb. 10) auf Position B „▼“ für die Dauer von 3 Sekunden, wird das Verfahren zur Eingabe des auf der Code Card enthaltenen Elektronikcodes aufgerufen.

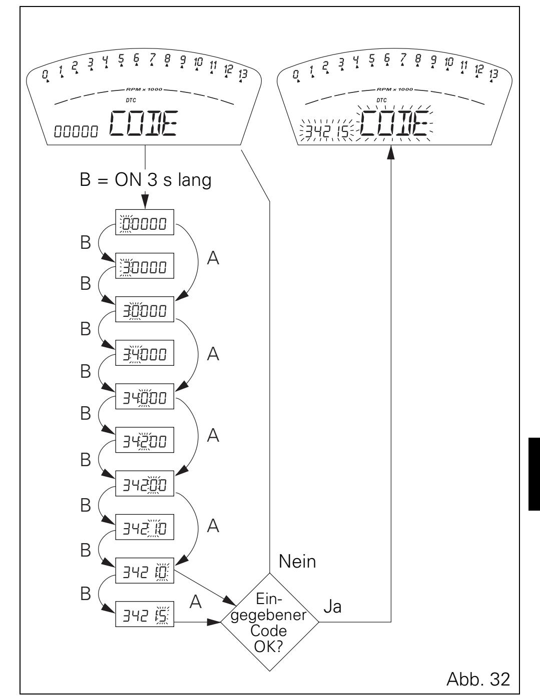


Abb. 32

D

Codeeingabe:

- beim Aufrufen dieser Funktion blinkt die erste Stelle links.

Taste (1, Abb. 10):

- bei jeder Betätigung auf Position B „▼“ läuft die Zählung um 1 Ziffer pro Sekunde fort
- durch Drücken auf Position A „▲“ geht man zur Einstellung der zweiten Ziffer über, die nun blinkt. Bei jeder Betätigung auf Position B „▼“ läuft die Zählung um 1 Ziffer pro Sekunde fort
- durch Drücken auf Position A „▲“ geht man zur Einstellung der dritten Ziffer über, die nun blinkt. Bei jeder Betätigung auf Position B „▼“ läuft die Zählung um 1 Ziffer pro Sekunde fort
- durch Drücken auf Position A „▲“ geht man zur Einstellung der vierten Ziffer über, die nun blinkt. Bei jeder Betätigung auf Position B „▼“ läuft die Zählung um 1 Ziffer pro Sekunde fort
- durch Drücken auf Position A „▲“ geht man zur Einstellung der fünften Ziffer über, die nun blinkt Bei jeder Betätigung auf Position B „▼“ läuft die Zählung um 1 Ziffer pro Sekunde fort
- durch Drücken auf Position A „▲“ wird der Code übernommen.

Ist der Code nun richtig eingegeben worden, blinken die Angabe CODE sowie der eingegebene Code gleichzeitig für die Dauer von 4 Sekunden; die Kontrollleuchte der Motorraddiagnose (9, Abb. 4) erlischt, das Cockpit beendet dann automatisch das Menü und gestattet das „vorübergehende“ Anlassen des Motors.
Verbleibt der Fehler dagegen am Cockpit, wird beim nächsten Einschalten der Zündung der Motor weiterhin gesperrt sein.
Sollte der Code dagegen nicht korrekt eingegeben worden sein, kehrt das Cockpit automatisch zum Menü „CODE“ mit Anzeige der Ziffern „00000“ zurück.

Funktionsweise

Jedes Mal, wenn der Zündschlüssel von ON auf OFF gedreht wird, sorgt das Schutzsystem für die Aktivierung der Motorsperre. Beim Anlassen des Motors bzw. Drehen des Schlüssels von OFF auf ON können sich folgende Situationen ergeben:

1) wird der Code erkannt, deaktiviert das Schutzsystem die Motorsperre. Durch Drücken der Taste START (2, Abb. 37) kann der Motor gestartet werden.
2) leuchtet die Anzeige der Motorraddiagnose auf (9, Abb. 4) und erscheint bei Drücken der Taste (1, Abb. 10) auf Position B „▼“ die Seite mit der Angabe „Error IMMO“, ist der Code nicht erkannt worden. In diesem Fall wird empfohlen, den Schlüssel in die Position OFF und dann wieder auf ON zu drehen. Sollte der Motor weiterhin blockiert bleiben, sollten Sie es nochmals mit dem anderen, mitgelieferten schwarzen Schlüssel versuchen. Springt der Motor immer noch nicht an, setzen Sie sich bitte mit dem DUCATI Kundendienst in Verbindung.

Achtung

Starke Stöße können den elektronischen Chip im Schlüssel beschädigen.
Bei diesem Verfahren immer den gleichen Schlüssel verwenden. Der Einsatz verschiedener Schlüssel kann das System daran hindern, den eingesteckten Schlüssel zu erkennen.

Ersatzschlüssel

Sollte der Kunde zusätzliche Schlüssel benötigen, kann er sich an den DUCATI-Kundendienst wenden und muss diesem dann alle noch in seinem Besitz befindlichen Schlüssel und die CODE CARD vorlegen.
Der Ducati Kundendienst wird alle neuen und die noch vorhandenen Schlüssel abspeichern.
Der Kunde kann auch dazu aufgefordert werden, sich als Inhaber des Motorrads auszuweisen.
Die Codenummern der zur Speicherung nicht vorgelegten Schlüssel werden gelöscht; dadurch wird gewährleistet, dass die eventuell verloren gegangenen Schlüssel nicht mehr zum Anlassen des Motors verwendet werden können.

Hinweis

Bei Übergabe des Motorrads an einen anderen Besitzer müssen diesem alle Schlüssel und die CODE CARD ausgehändigt werden.

Zündschalter und Lenkerschloss

(Abb. 33 und Abb. 34)
Der Zündschalter ist vor dem Tank angebracht und hat vier Stellungen:

A) ON: Beleuchtung und Motor eingeschaltet
B) OFF: Beleuchtung und Motor ausgeschaltet
C) LOCK: Lenkschloss blockiert
D) P: Standlicht eingeschaltet und Lenkschloss blockiert.

Hinweis

Um den Schlüssel in die beiden letztgenannten Positionen zu bringen, ihn eindrücken und dann drehen.
In den Positionen (B), (C) und (D) kann der Schlüssel abgezogen werden.

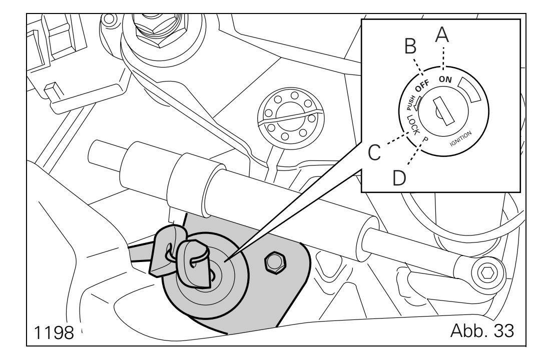


Abb. 33

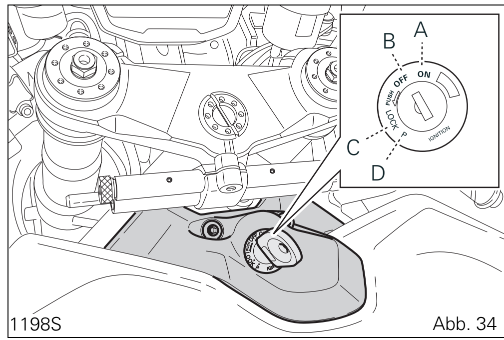


Abb. 34

D

Linke Schaltereinheit (Abb. 35)

1) Abblendschalter mit zwei Positionen:
- Position ≣D = Abblendlicht eingeschaltet
- Position ≣D = Fernlicht eingeschaltet.

2) Schalter ⇦⇨ = Blinkerschalter mit drei Positionen:
- mittlere Position = ausgeschaltet
- Position ⇦ = links abbiegen
- Position ⇨ = rechts abbiegen.

Durch Drücken des in Mittelposition zurückgeführten Schalthebels wird der Blinker ausgeschaltet.

3) Drucktaste = Hupe.

4) Drucktaste ≣D = Lichthupe (FLASH) und Cockpitsteuerung.

5) Cockpit-Steuertaste mit 2 Stellungen:
- Position „▲“
- Position „▼“.

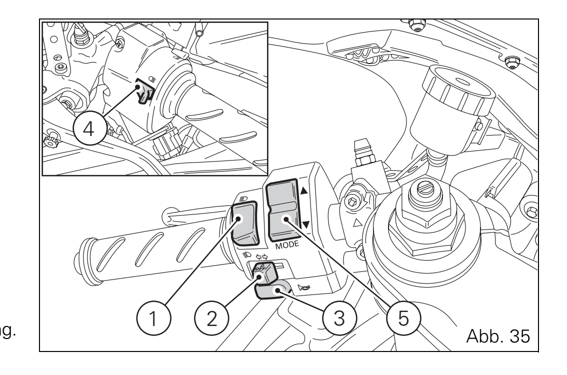


Abb. 35

D

Kupplungshebel

Dieser Hebel (1) dient dem Auskuppeln. Er ist mit einem Rändelknopf (2) versehen, womit der Abstand zwischen Hebel und Griff am Lenkerstummel eingestellt werden kann. Der Hebelabstand wird durch 10 Klicks des Knopfs (2) eingestellt. Mit Drehung im Uhrzeigersinn wird der Abstand des Hebels zum Gasgriff vergrößert. Umgekehrt wird der Abstand reduziert.

Durch Betätigung des Kupplungshebels (1) wird die Kraftübertragung vom Motor zum Getriebe und damit zum Antriebsrad unterbrochen. Die Anwendung dieses Hebels ist in allen Fahrsituationen des Motorrads von ausschlaggebender Bedeutung, besonders aber beim Anfahren.

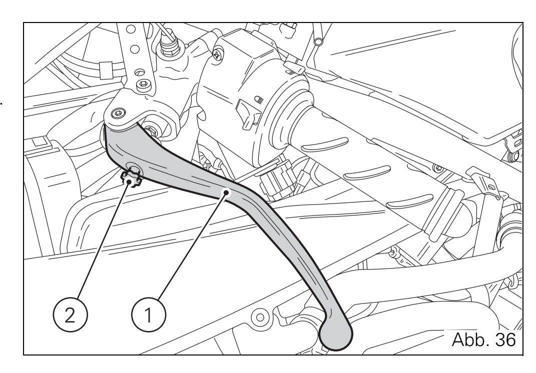


Abb. 36

Achtung

Die Regulierung des Kupplungshebels muss bei stehendem Motorrad erfolgen.

Wichtig

Die korrekte Verwendung des Kupplungshebels verlängert die Lebensdauer des Motors und schützt die Antriebselemente vor Schäden.

Hinweis

Das Anlassen des Motors ist bei ausgeklapptem Seitenständer im Leerlauf oder mit eingelegtem Gang möglich, wenn der Kupplungshebel gezogen ist (im letzten Fall muss der Seitenständer hochgeklappt sein).

D

Rechte Schaltereinheit (Abb. 37)

1) Schalter MOTORSTOPP, zwei Positionen:
- Position (RUN) = Motorbetrieb
- Position (OFF) = Motorstopp.

Achtung

Dieser Schalter dient hauptsächlich in Notfällen, in denen ein schnelles Abstellen des Motors notwendig ist. Nach einem Motorstopp muss der Schalter in die Position zurückgestellt werden, um das Motorrad starten zu können.

Wichtig

Wenn der Motor nach Fahrten mit eingeschalteter Beleuchtung durch Betätigen des Stoppschalters (1) abgestellt und der Zündschlüssel dabei auf ON gelassen wird, kann sich die Batterie entladen, da in diesem Fall die Beleuchtung eingeschaltet bleibt.

2) Drucktaste = Motorstart.

Gasdrehgriff (Abb. 37)

Mit dem Gasdrehgriff (3) am rechten Lenkerstummel werden die Drosselklappen geöffnet. Beim Loslassen des Griffs kehrt dieser automatisch wieder in die Standgasstellung zurück.

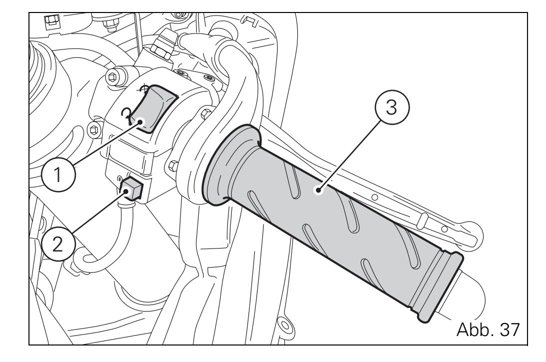


Abb. 37

D

Vorderradbremshebel (Abb. 38)

Durch Ziehen des Hebels (1) zum Gasdrehgriff hin wird die Vorderradbremse betätigt. Hierzu reicht schon ein geringer Kraftaufwand aus, da es sich um eine hydraulisch betätigte Bremse handelt.
Der Bremshebel (1) ist mit einem Rändelknopf (2) versehen, mit dem der Abstand zwischen Hebel und Griff am Lenkerstummel eingestellt werden kann.
Der Hebelabstand wird durch 10 Klicks des Knopfs (2) eingestellt. Mit Drehung im Uhrzeigersinn wird der Abstand des Hebels zum Gasgriff vergrößert.
Umgekehrt wird der Abstand reduziert.

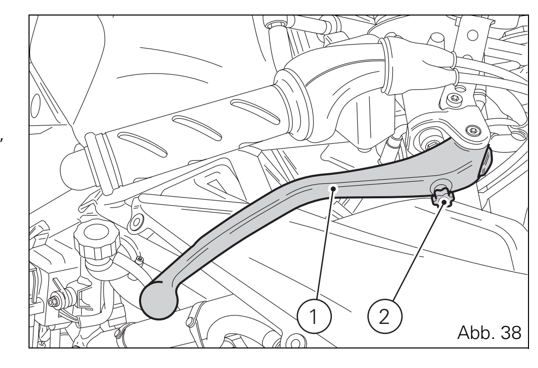


Abb. 38

D

Hinterradbremspedal (Abb. 39)

Zur Betätigung der Hinterradbremse das Pedal (1) mit dem Fuß nach unten drücken.
Es handelt sich hierbei um ein hydraulisch betätigtes Bremssystem.

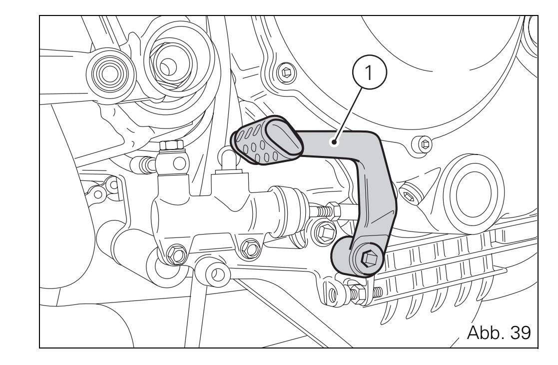


Abb. 39

Schaltpedal (Abb. 40)

Das Schaltpedal verfügt über eine Ruheposition N, die sich in der Mitte befindet und in die es automatisch wieder zurückkehrt. Diese Bedingung wird durch Aufleuchten der Kontrollleuchte N (3, Abb. 4) am Cockpit angezeigt.
Das Pedal wird wie folgt betätigt:

- nach unten = zum Einlegen des 1. Gangs und zum Herunterschalten in einen niedrigeren Gang. Damit erlischt die Kontrollleuchte N am Cockpit
- nach oben = zum Einlegen des 2. Gangs und danach des 3., 4., 5. und 6. Gangs.

Jeder Betätigung des Pedals entspricht das Schalten in den jeweils nächsten Gang.

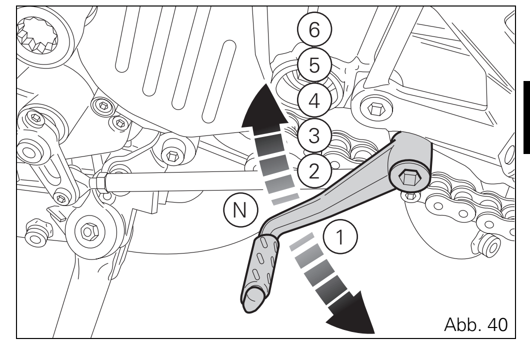


Abb. 40

D

Einstellung der Schalthebel- und Bremspedalposition (Abb. 41 und Abb. 42)

Zur Abstimmung auf die individuellen Bedürfnisse jeden Motorradfahrers kann die Position des Schalt- und Hinterradbremspedals zur Fußraste eingestellt werden.
Die Position des Schaltpedals kann folgendermaßen geändert werden:
die Stange (1) sichern und die Kontermuttern (2) und (3) lockern.



Hinweis

Die Mutter (2) hat ein Linksgewinde.

Die Schaltstange (1) am sechskantigen Schlüsselansatz drehen und das Schaltpedal in die gewünschte Position bringen.
Die beiden Kontermuttern gegen die Schaltstange festziehen.

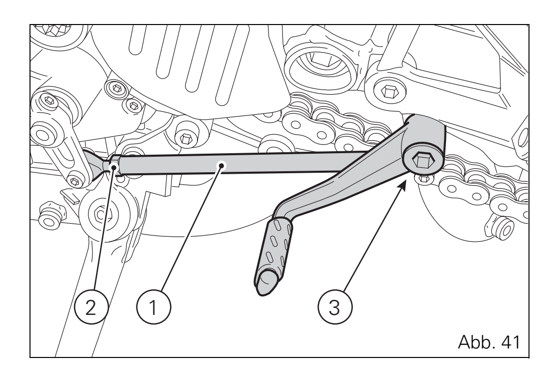


Abb. 41



Zur Positionseinstellung des Hinterradbremspedals folgendermaßen vorgehen:
Die Kontermutter (4) lösen.
Die Einstellschraube (5) des Pedalhubs solange drehen, bis die gewünschte Position erreicht ist.
Die Kontermutter (4) mit einem Anzugsmoment von 2,3 Nm festziehen.
Den Leerhub des Bremspedals von Hand prüfen. Er muss ca. 1,5÷2 mm vor Ansprechen der Bremse betragen.
Sollte dies nicht der Fall sein, muss die Länge des Steuerstabs am Bremszylinder folgendermaßen geändert werden:
Die Kontermutter (6) am Zylinderstab lockern.
Um das Spiel zu erhöhen, den Stab an der Gabel (7) einschrauben, zum Vermindern lösen.
Die Kontermutter (6) mit einem Anzugsmoment von 7,5 Nm festziehen und erneut das Spiel kontrollieren.

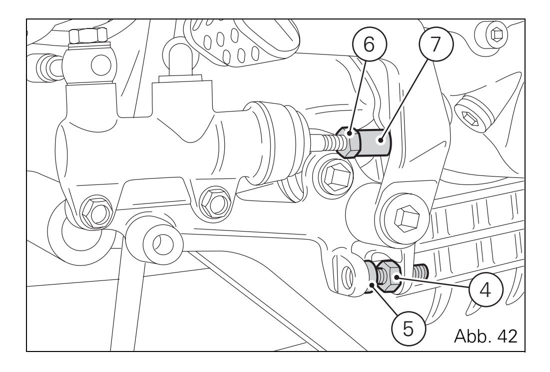


Abb. 42

D

Hauptbestandteile und -vorrichtungen

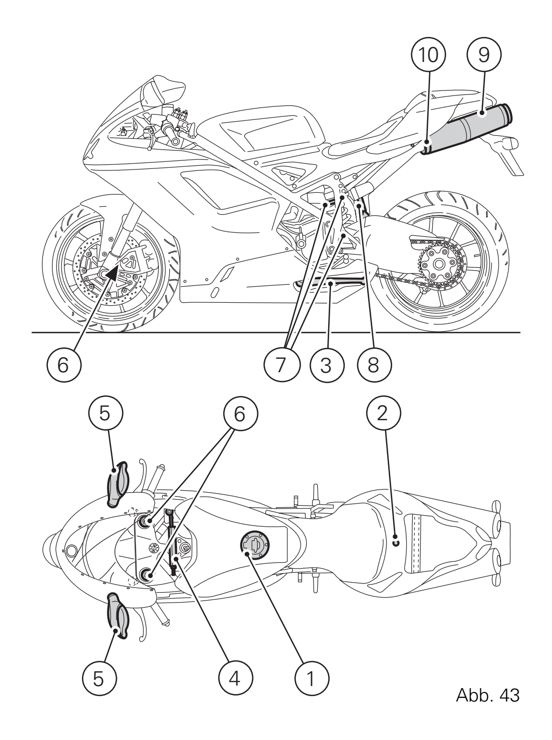


Abb. 43

Anordnung am Motorrad (Abb. 43)

1) Kraftstofftankdeckel.
2) Sitzbankschloss
3) Seitenständer.
4) Lenkungsdämpfer.
5) Rückspiegel.
6) Einstellvorrichtungen für die Vorderradgabel
7) Einstellvorrichtungen für das Federbein
8) Schubstange zur Setupverstellung.
9) Auspuffschalldämpfer (siehe „Hinweis“ auf Seite 75).
10) Katalysator.

Kraftstofftankdeckel (Abb. 44)

Öffnen

Den Schutzdeckel (1) anheben, dann den Zündschlüssel einstecken. Um 1/4 Drehung im Uhrzeigersinn drehen und das Schloss aufsperren.
Den Tankdeckel anheben.

Schließen

Den Tankdeckel mit eingestecktem Schlüssel wieder in seinen Sitz eindrücken. Den Schlüssel gegen den Uhrzeigersinn in seine Ausgangsstellung zurückdrehen, dann abziehen. Den Schutzdeckel (1) des Tankschlosses wieder zuklappen.

Hinweis

Das Schließen des Tankdeckels ist nur mit eingestecktem Schlüssel möglich.

Achtung

Nach jedem Tanken (siehe Seite 76) sicherstellen, dass der Tankdeckel einwandfrei ausgerichtet und geschlossen ist.

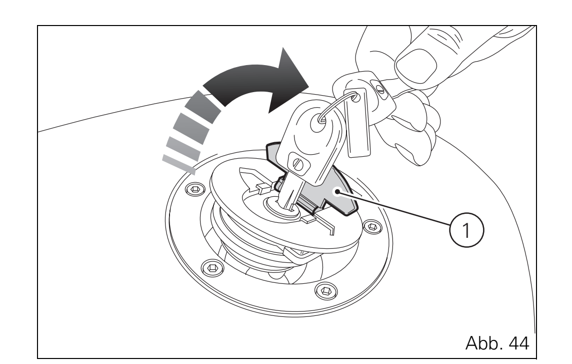


Abb. 44

D

Sitzbankschloss

Öffnen (Abb. 45)

Den Zündschlüssel in das Sitzbankschloss (1) stecken und im Uhrzeigersinn drehen, bis sich das Schloss entriegelt.
Die Sitzbank (2) hinten vorsichtig anheben und abnehmen.

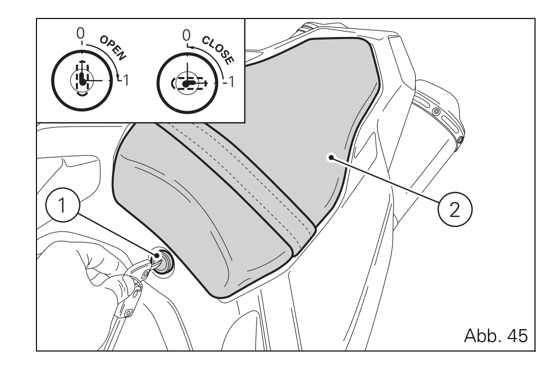


Abb. 45

Schließen (Abb. 46)

Die Arretierzungen (3) am Sitzbankboden unter den hinteren Rahmenaufsatz einschieben.
Solange auf die Beifahrersitzbank drücken, bis der Bolzen (4) in den Schlossriegel (5) hörbar einrastet.
Die Beifahrersitzbank leicht anheben, um das vorschriftsmäßige Einrasten zu überprüfen.

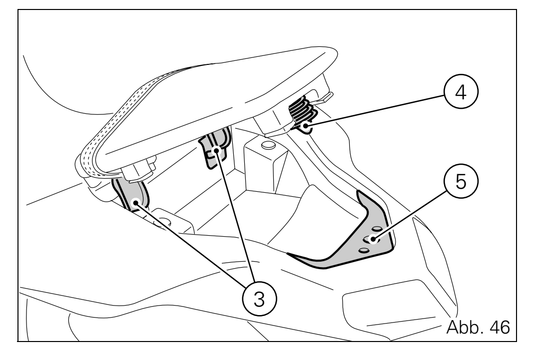


Abb. 46

Seitenständer (Abb. 47)

Wichtig
Vor dem Ausklappen des Seitenständers sicherstellen, dass die Abstellfläche fest und eben ist.

Weicher Boden, Kies, von der Sonne aufgeweichter Asphalt u. ä. können zum Umfallen und somit zu starken Schäden des Motorrads führen.
Auf abfallendem Gelände muss das Motorrad immer mit talwärts zeigendem Hinterrad abgestellt werden.
Zum Ausklappen des Seitenständers mit dem Fuß den Ausleger (1) herunterdrücken (dabei die Lenkerstummel des Motorrads mit beiden Händen umfassen) und ihn bis in seine maximale Ausklappstellung begleiten. Das Motorrad neigen, bis der Ständer festen Bodenkontakt hat.

Achtung
Nicht auf dem Motorrad sitzen bleiben, wenn es auf dem Seitenständer steht.

Um den Seitenständer wieder in seine „Ruheposition“ (waagrecht) zu bringen, das Motorrad nach rechts neigen und gleichzeitig den Ausleger (1) mit dem Fuß hochklappen.

Hinweis
Die Funktionstüchtigkeit des Rückholsystems (zwei ineinander geschobene Spannfedern) und des Sicherheitssensors (2) sollte regelmäßig überprüft werden.

Hinweis
Das Anlassen des Motors ist bei ausgeklapptem Seitenständer im Leerlauf oder mit eingelegtem Gang und gezogenem Kupplungshebel möglich (im letzten Fall muss der Seitenständer hochgeklappt sein).

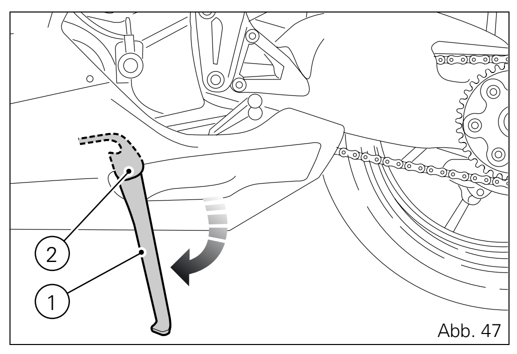


Abb. 47

D

Lenkungsdämpfer (Abb. 48 und Abb. 49)

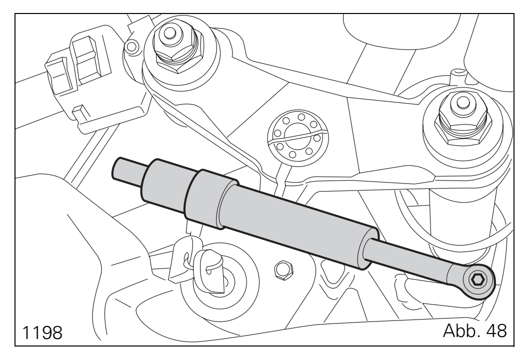
Der Lenkungsdämpfer befindet sich vor dem Tank und ist am Rahmen und an der oberen Gabelbrücke angelenkt. Er trägt zur erhöhten Lenkgenauigkeit und -stabilität bei, was ein besseres Ansprechverhalten des Motorrads in allen Fahrsituationen gewährleistet.

1198S

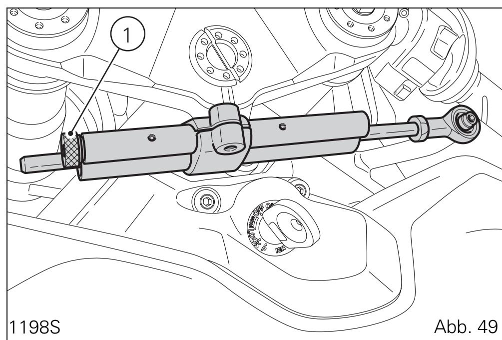
Durch Drehen des Regelknopfs (1) im Uhrzeigersinn wird die Lenkung härter, umgekehrt wird sie weicher.
Jede Einstellposition ist durch ein „Klicken“ erkennbar.

Achtung (1198S)

Ändern Sie während der Fahrt niemals die Position des Regelknopfs (1), da Sie sonst die Kontrolle über das Motorrad verlieren könnten.



1198 Abb. 48



1198S Abb. 49

D

Einstellvorrichtungen für die Vorderradgabel

Die Gabel des Motorrads ist sowohl in der Zugstufe (Ausfederung) als auch in der Druckstufe der Holme sowie in der Federvorspannung einstellbar.

Die Einstellung erfolgt über die äußeren Einstellschrauben:

1) zur Änderung der Zugstufe (Abb. 50 und Abb. 51)
2) zur Änderung der Federvorspannung (Abb. 50 und Abb. 51)
3) zur Änderung der Druckstufe (Abb. 52 und Abb. 53).

Den Seitenständer ausklappen und das Motorrad auf ebenem und festem Untergrund abstellen.
Anhand eines Schlitzschraubendrehers (1198) oder des Spezialschlüssels (1198S) kann die Einstellung der hydraulischen Dämpfung in der Zugstufe über den an den jeweiligen Standrohrscheiteln angeordneten Einsteller (1) vorgenommen werden.
Beim Drehen der Einstellschrauben (1 und 3) sind Klicks vernehmbar, von denen jeder einer Dämpfposition entspricht. Der vollständige Anzug der Schraube entspricht der Position „0“ bzw. der maximalen Dämpfung. Von dieser Position ausgehend und durch Drehen gegen den Uhrzeigersinn die Klicks mitzählen, die jeweils den Positionen „1“, „2“ usw. entsprechen.

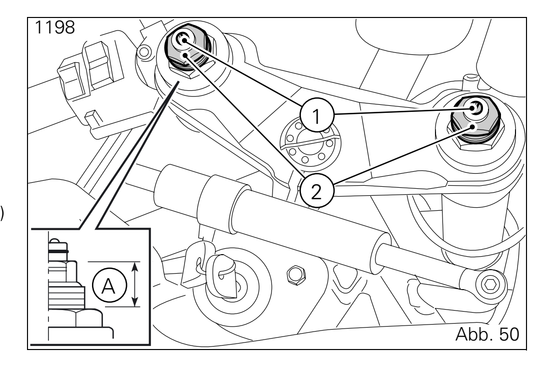


Abb. 50

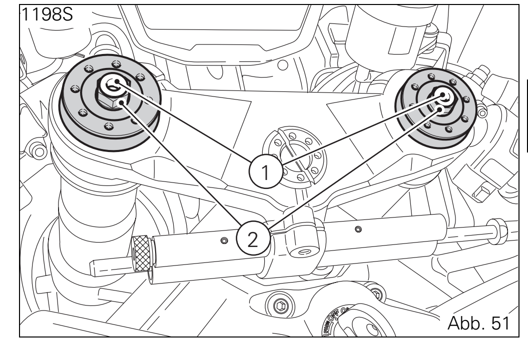


Abb. 51

D

Die Standardeinstellungen sind:
Druckstufe:
3/4 Umdrehungen (1198)
8 Klicks (1198S).
Zugstufe:
12 Klicks (1198)
10 Klicks (1198S).
Federvorspannung (1198) (A, Abb. 50): 18 mm entspricht 9 mm Ist-Vorspannung.
Federvorspannung (1198S): von GANZ GEÖFFNET im Uhrzeigersinn um 8 Drehungen anschrauben entspricht 8 mm Ist-Vorspannung.

Um die Vorspannung der Innenfeder jedes Holms zu ändern, die Sechskant-Einstellmutter (2, Abb. 50 und Abb. 51) mit einem 22 mm-Sechskantschlüssel verdrehen.

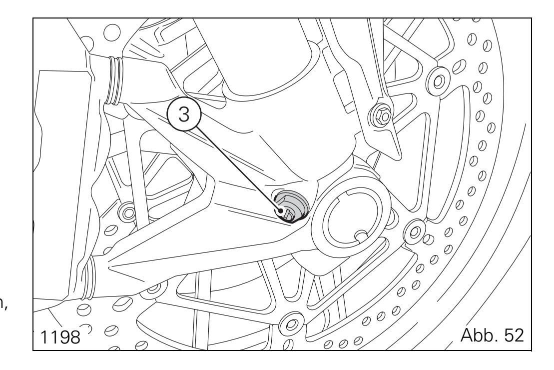


Abb. 52



Wichtig

Die Einsteller beider Holme müssen auf die gleichen Positionen eingestellt werden.

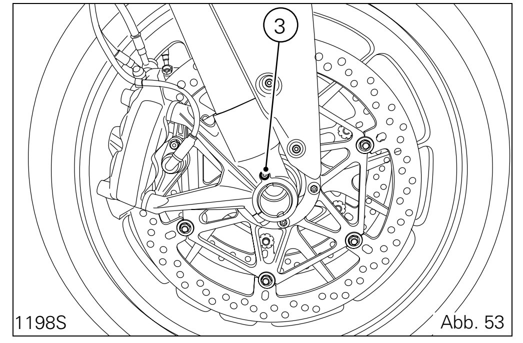


Abb. 53

D

Einstellvorrichtungen für das Federbein

(Abb. 54 und Abb. 55)

Das Federbein hat außen liegende Einsteller, die eine Anpassung des Motorradsetups an die jeweiligen Lastbedingungen zulassen.
Der Einsteller auf der linken Seite (1) an der unteren Federbeinanlenkung der Schwinge reguliert die hydraulische Dämpfung in der Zugstufe (Ausfederung).
Der Einsteller (2) am Ausdehnungsbehälter des Federbeins reguliert die hydraulische Dämpfung in der Druckstufe.
Durch Drehen der Einsteller (1 und 2) im Uhrzeigersinn wird die Dämpfung erhöht, gegen den Uhrzeigersinn verringert.

(1198)
Standardeinstellung:
von ganz geschlossen (Uhrzeigersinn) lockern:
Einsteller (1) um 2 Drehungen
Einsteller (2) um 2 Drehungen.
Federvorspannung: 20 mm.

(1198S)
Standardeinstellung:
von ganz geschlossen (Uhrzeigersinn) lockern:
die Einstellschraube (1) um 10 Klicks
die Einstellschraube (2) um 10 Klicks.
Federvorspannung: 23 mm.
Mit den zwei Nutmuttern (3) am oberen Teil des Federbeins kann die Vorspannung der äußeren Feder reguliert werden. Zum Ändern der Federvorspannung die obere Nutmutter entsprechend drehen. Durch ANZIEHEN bzw. LOCKERN der unteren Nutmutter wird die Vorspannung ERHÖHT bzw. VERMINDERT.

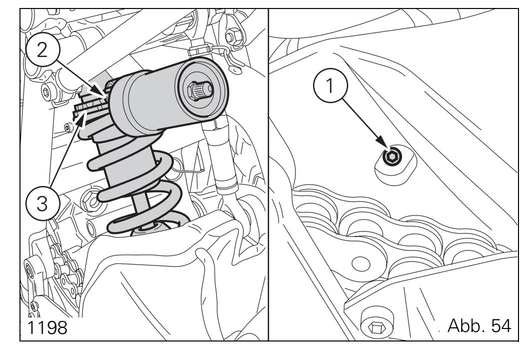


Abb. 54

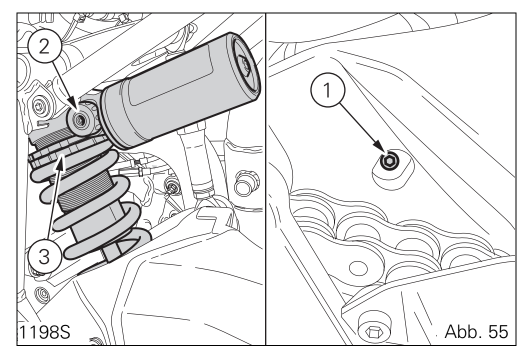


Abb. 55

D

Nach Einstellen der gewünschten Federvorspannung die obere Nutmutter festziehen.

Achtung

Die Nutmutter der Federvorspannung mit einem Hakenschlüssel drehen. Hierbei besonders vorsichtig vorgehen, um sich nicht zu verletzen, falls der Hakenschlüssel abrutschen und man mit der Hand gegen andere Motorradteile schlagen sollte.

Achtung

Das Federbein enthält unter hohem Druck stehendes Gas und kann, wenn es von unerfahrenen Personen ausgebaut wird, schwere Schäden verursachen.

Beim Fahren mit Beifahrer und Gepäck muss die Feder des hinteren Federbeins auf die maximale Vorspannung eingestellt werden. Somit kann das Fahrverhalten verbessert und ein Aufsetzen des Motorrads vermieden werden. Diese Maßnahme kann die Anpassung der Zugstufeneinstellung erforderlich machen.



Änderung des Setups (Abb. 56, Abb. 57 und Abb. 58)

Das Setup des Motorrads stellt das Ergebnis von Tests dar, die von unseren Technikern in den unterschiedlichsten Fahrsituationen vorgenommen wurden.
Die Änderung des Setups ist ein äußerst heikler und potentiell gefährlicher Arbeitsvorgang, falls er ohne die notwendige Erfahrung ausgeführt wird.
Es wird empfohlen, vor einer Änderung des Standardsetups den Bezugswert (H, Abb. 56) auszumessen.

Der Fahrer hat die Möglichkeit, das Motorradsetup gemäß seinen Anorderungen zu ändern, indem er die Arbeitsposition des Federbeins variiert.
Um den Achsabstand zwischen den Kugelgelenken (1) zu ändern, die Kontermuttern (3) lockern.



Hinweis

Vorsicht! Die untere Mutter (3) hat ein Linksgewinde.

Einen Maulschlüssel am Schlüsselansatz (4) der Schubstange (2) ansetzen.
Nach erfolgter Einstellung die Muttern (3) auf 25 Nm festziehen.

Achtung

Die Länge der Schubstange (2) darf zwischen den beiden Gelenken (1) gemessene 285 mm nicht überschreiten.

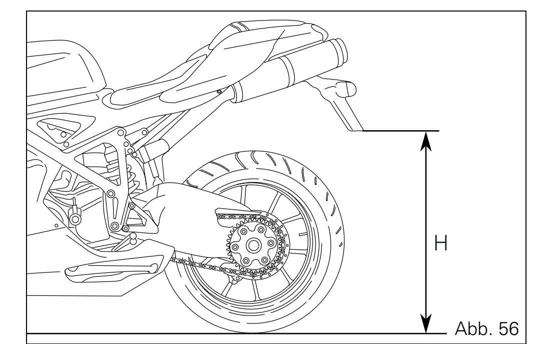


Abb. 56

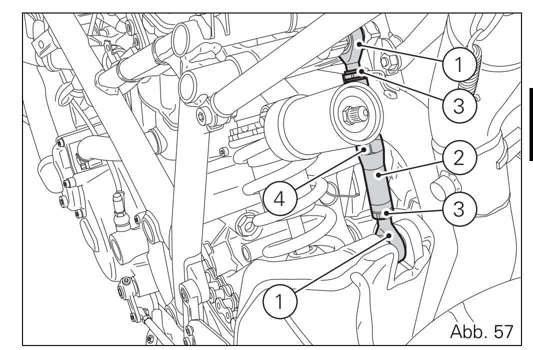


Abb. 57

Beim UNIBALL-Element des Kugelgelenks (A) dürfen max. 5 Gewindegänge bzw. 7,5 mm Gewinde sichtbar sein (B).

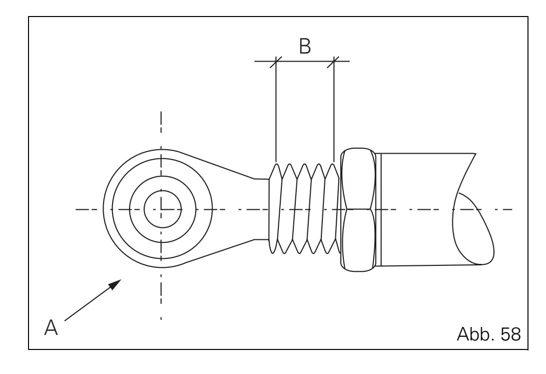


Abb. 58



Hinweise zum Gebrauch

Vorsichtsmaßnahmen in der Einfahrzeit

Höchstdrehzahl (Abb. 59)

Während der Einfahrzeit und des normalen Gebrauchs einzuhaltende Drehzahlen:
1) bis 1000 km
2) von 1000 bis 2500 km.

Bis 1000 km

Auf den ersten 1000 km muss der Drehzahlmesser besonders aufmerksam beobachtet werden. Folgende Drehzahlen dürfen nicht überschritten werden:
5.500÷6000 U/min.
Während der ersten Betriebsstunden des Motorrads die Belastung und den Drehzahlbereich des Motors ständig variieren, dabei jedoch immer unter der vorgeschriebenen Drehzahlgrenze bleiben.

Hierzu eignen sich besonders kurvenreiche Strecken und auch Straßen in hügeligem Gelände, wo Motor, Bremse und Fahrwerk wirksam eingefahren werden können.
Auf den ersten 100 km müssen die Bremsen behutsam betätigt und plötzliche oder längere Bremsvorgänge vermieden werden. Dies ermöglicht ein korrektes Einschleifen des Reibmaterials der Bremsbeläge.
Um ein einwandfreies, gegenseitiges Anpassen aller mechanischen und beweglichen Teile zu ermöglichen und insbesondere um die Funktionsdauer der wichtigsten Motorteile nicht vorzeitig zu beeinträchtigen sollte nicht zu abrupt beschleunigt und der Motor besonders an Steigungen nicht zu lange bei erhöhter Drehzahl betrieben werden.
Darüber hinaus wird empfohlen, die Antriebskette öfters zu kontrollieren und sie ggf. zu schmieren.

Von 1000 bis 2500 km

Nun kann man dem Motor bereits höhere Leistungen abverlangen. Folgende Drehzahlen dürfen jedoch noch nicht überschritten werden:
7000 U/min.

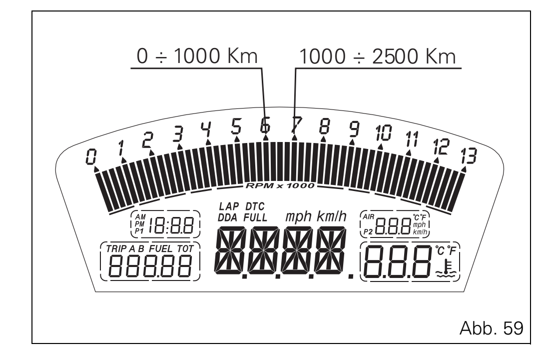


Abb. 59



Wichtig

Während der Einfahrzeit müssen das Instandhaltungsprogramm und die im Garantieheft durch die Inspektionscoupons vorgegebenen Kontrollen am Motorrad strikt eingehalten bzw. vorgenommen werden. Die Nichtbeachtung dieser Vorschriften entbindet Ducati Motor Holding S.p.A. jeglicher Verantwortung für eventuelle Motorschäden oder eine verminderte Lebensdauer des Motors.

Werden diese Empfehlungen entsprechend befolgt, wird die Lebensdauer des Motors verlängert und es fallen weniger Inspektionen und Einstellungen an.

Kontrollen vor dem Motorstart

Achtung

Das Unterlassen der vor dem Losfahren erforderlichen Kontrollen kann Schäden am Motorrad und schwere Verletzungen des Fahrers und Beifahrers zur Folge haben.

Vor dem Losfahren ist folgendes zu kontrollieren:

KRAFTSTOFF IM TANK
Den Kraftstoffstand im Tank kontrollieren. Eventuell nachtanken (Seite 76).

MOTORÖLSTAND
Über das Schauglas den Pegel in der Ölwanne kontrollieren. Falls nötig nachfüllen (Seite 101).

BREMS- UND KUPPLUNGSFLÜSSIGKEIT
Den Flüssigkeitsstand in den jeweiligen Ausgleichsbehältern überprüfen (Seite 85).

KÜHLFLÜSSIGKEIT
Den Stand im Ausgleichsbehälter kontrollieren; falls nötig nachfüllen. (Seite 84).

REIFENZUSTAND
Den Druck und den Verschleißzustand der Reifen kontrollieren (Seite 99).

FUNKTIONALITÄT DER BEDIENELEMENTE
Bremshebel und -pedal, Kupplungshebel, Gasdrehgriff und Schaltpedal betätigen und deren Funktionsweise kontrollieren.

LICHTER UND ANZEIGEN
Die Funktionstüchtigkeit der Lampen von Beleuchtungsanlage, Anzeigeleuchten und die Funktion der Hupe überprüfen. Durchgebrannte Lampen ersetzen (Seite 93).

SCHLÖSSER
Den korrekten Sitz des Tankdeckels (Seite 59) und die Einrastung der Sitzbank kontrollieren (Seite 60).

SEITENSTÄNDER
Die Funktionstüchtigkeit und die korrekte Position des Seitenständers prüfen (Seite 61).

Achtung

Im Fall von Funktionsstörungen oder Defekten auf den Gebrauch des Motorrads verzichten und sich an einen Ducati Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden.

Motorstart

Achtung
Sich vor dem Anlassen des Motors mit den während der Fahrt gebrauchten Bedienelementen vertraut machen (siehe Seite 10).

Achtung
Den Motor niemals in geschlossenen Räumen starten. Die Abgase sind giftig und könnten schon nach kurzer Zeit zur Ohnmacht oder gar zum Tod führen.

1) Den Zündschlüssel auf ON drehen (Abb. 60 und Abb. 61). Prüfen, ob die grüne Kontrollleuchte N und die rote Kontrollleuchte [Öldruck-Symbol] am Cockpit aufleuchten.

Wichtig
Die Öldruckkontrollleuchte muss einige Sekunden nach dem Motorstart erlöschen (Seite 11).

Achtung
Der Seitenständer muss sich vor dem Starten immer in seiner Ruhestellung befinden (waagrechte Stellung), da sonst der Sicherheitssensor das Anlassen verhindert.

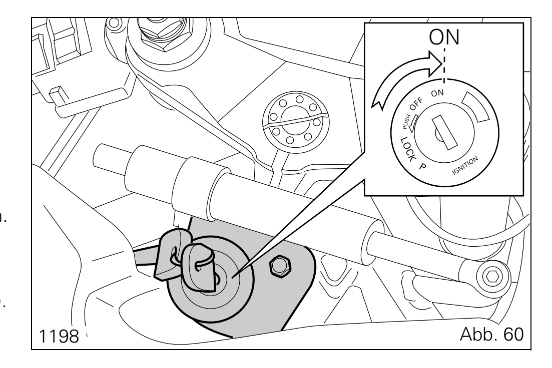


Abb. 60

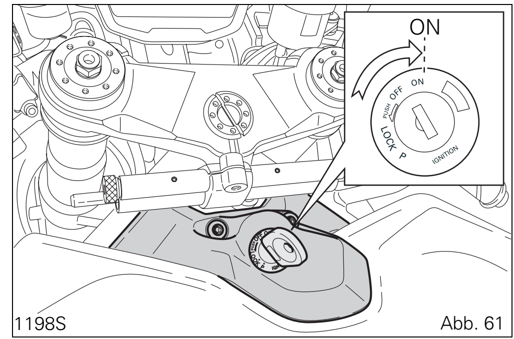


Abb. 61

D

Hinweis

Das Anlassen des Motors ist bei ausgeklapptem Seitenständer im Leerlauf oder mit eingelegtem Gang möglich, wenn der Kupplungshebel gezogen ist (im letzten Fall muss der Seitenständer hochgeklappt sein).

2) Sicherstellen, dass sich der Stopschalter (2, Abb. 62) auf ◯ (RUN) befindet, dann den Startknopf (3, Abb. 62) drücken.

Wichtig

Den kalten Motor niemals mit erhöhter Drehzahl betreiben. Erst abwarten, dass das Öl auf Betriebstemperatur kommt, damit es alle Schmierstellen erreichen kann.

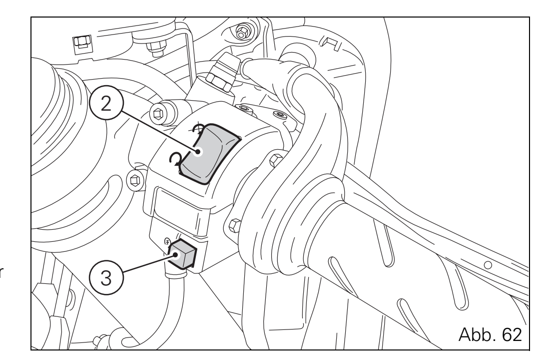


Abb. 62

D

Starten und Fahrtantritt

1) Die Kupplung durch Ziehen des Kupplungshebels auskuppeln.
2) Den Schalthebel kräftig mit der Fußspitze herunterdrücken und den ersten Gang einlegen.
3) Durch Drehen am Gasgriff den Motor leicht beschleunigen und dabei den Kupplungshebel langsam und gleichmäßig loslassen. Das Motorrad fährt an.
4) Den Kupplungshebel nun vollkommen loslassen und beschleunigen.
5) Um in einen höheren Gang zu schalten, das Gas schließen und so die Motordrehzahl reduzieren, dann sofort auskuppeln, den Schalthebel anheben, daraufhin den Kupplungshebel wieder loslassen.

Das Zurückschalten von einem höheren in einen niedrigeren Gang erfolgt folgendermaßen: Den Gasgriff schließen, den Kupplungshebel ziehen, den Motor kurz beschleunigen, wodurch die Synchronisierung des jeweiligen Zahnradpaars ermöglicht wird, dann den nächst niedrigeren Gang einlegen und den Kupplungshebel wieder loslassen.
Die Steuerungen überlegt und rechtzeitig verwenden:
An Steigungen, wenn das Motorrad anfängt an Geschwindigkeit zu verlieren bzw. der Motor an Drehzahl, sofort in den nächst niedrigeren Gang zurückschalten. So werden übermäßige Beanspruchungen nicht nur des Motors sondern auch der gesamten Motorradstruktur vermieden.

Wichtig

Abrupte Beschleunigungen sind zu vermeiden, da sie zur Einspritzung von übermäßigen Kraftstoffmengen und zu starken Ruckbelastungen an den Antriebsorganen führen können. Während der Fahrt sollte die Kupplung nicht gezogen werden, da dies zu übermäßiger Erwärmung und starkem Verschleiß des Reibmaterials führen kann.

Bremsen

Die Geschwindigkeit rechtzeitig herabsetzen, um die Bremswirkung des Motors zu nutzen und erst dann mit beiden Bremsen abbremsen. Bevor das Motorrad zum Stehen kommt, die Kupplung ziehen, um den Motor nicht abzuwürgen.

Achtung

Bremsen mit nur einer Bremse hat eine stark verringerte Bremswirkung zur Folge.
Die Bremsen niemals zu abrupt und zu kräftig betätigen, da es sonst zu einer Blockierung der Räder und zum Verlust der Motorradkontrolle kommen kann.
Bei Regen oder beim Befahren von Straßenbelägen mit geringer Haftung reduziert sich die Bremswirkung erheblich. In solchen Situationen müssen die Bremsen gefühlvoll und besonders vorsichtig betätigt werden. Abrupte Fahrmanöver können zum Verlust der Motorradkontrolle führen. Beim Befahren von langen und stark abschüssigen Strecken die Bremskraft des Motors durch Herunterschalten nutzen und die Bremsen abwechselnd und nur für kurze Abschnitte benutzen, da ein andauernder Einsatz der Bremsen eine Überhitzung der Bremsbeläge zur Folge haben kann, was die Bremswirkung drastisch vermindert. Ungenügend oder zu stark aufgepumpte Reifen mindern die Bremswirkung und beeinflussen die Fahrpräzision und die Haftung in Kurven.

Anhalten

Die Geschwindigkeit herabsetzen, herunterschalten und das Gas schließen. Bis in den ersten Gang herunter- und dann in den Leerlauf schalten. Bremsen und Anhalten. Den Zündschlüssel auf OFF drehen und so den Motor abstellen (Seite 50).

Parken

Das Motorrad zum Parken auf dem Seitenständer abstellen (siehe Seite 61).
Den Lenker vollständig nach links drehen und den Schlüssel zur Diebstahlsicherung auf LOCK drehen.
Falls das Motorrad in einer Garage oder in anderen Gebäuden geparkt wird, darauf achten, dass diese gut belüftet sind und das Motorrad nicht in der Nähe von Wärmequellen abgestellt wird.
Im Bedarfsfall kann das Standlicht eingeschaltet bleiben. Dazu den Zündschlüssel in die Position P drehen.

Wichtig

Den Zündschalter aber nicht zu lange auf der Position P belassen, da sich sonst die Batterie entlädt. Den Zündschlüssel niemals stecken lassen, wenn das Motorrad unbeaufsichtigt bleibt.

Achtung

Die Auspuffanlage kann auch nach dem Abschalten des Motors noch heiß sein. Es ist daher darauf zu achten, dass man mit keinem Teil der Auspuffanlage in Berührung kommt und man das Fahrzeug nicht in der Nähe von entflammbarem Material (einschließlich Holz, Blätter usw.) abstellt.

Achtung

Die Verwendung von Vorhängeschlössern oder anderen mechanischen Diebstahlsicherungen (z. B. Bremsscheiben- oder Kettenblattschlössern usw.) ist sehr gefährlich und kann Schäden am Motorrad und Verletzungen des Fahrers und des Beifahrers verursachen.

Tanken (Abb. 63)

Den Tank niemals bis zum Rand füllen. Der Kraftstoffstand muss unterhalb der Einfüllöffnung unter dem Tankdeckel bleiben.

Achtung

Kraftstoff mit einem niedrigen Bleigehalt und ursprünglicher Oktanzahl von mindestens 95 (siehe Tabelle „Betriebsstoffe“ auf Seite 110) tanken.
In der Tankdeckelmulde darf kein Kraftstoff vorhanden sein.

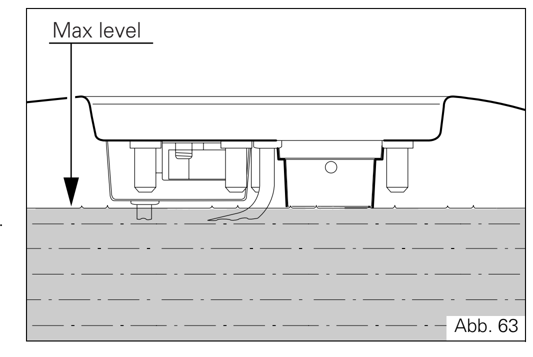


Abb. 63


D

Mitgeliefertes Zubehör (Abb. 64)

Im Stauraum unter der Beifahrersitzbank befinden sich:
Bedienungs- und Wartungsanleitung
Kompletter Werkzeugsatz, bestehend aus:

- Sechskant-Steckschlüssel für Zündkerzen
- Stift für Zündkerzenschlüssel
- Zweifach-Schraubendreher
- Inbusschlüssel für Verkleidungen.

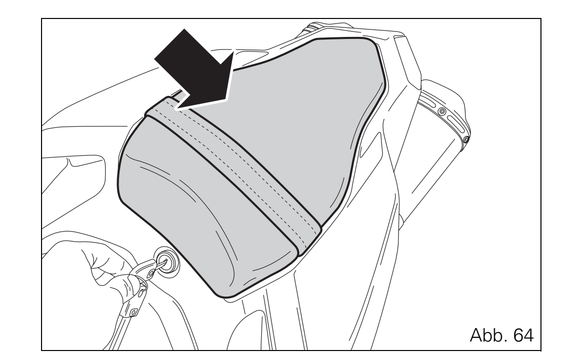


Abb. 64

D

USB-Datenlogger (nur für 1198S)

Zur Benutzung des mitgelieferten USB-Datenloggers (1) ist dieser mit montiertem Verschluss (2) und am Hauptkabelbaum angeschlossenen Stecker (3) unter der Sitzbank zu installieren. Siehe Verfahren „DDA-Datenlogger“ in Abschnitt „LCD – Einstellung/Anzeige der Parameter“.

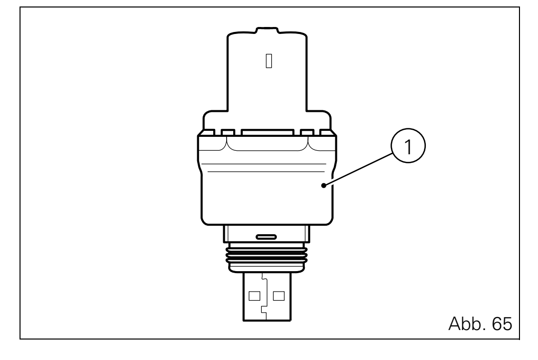


Abb. 65

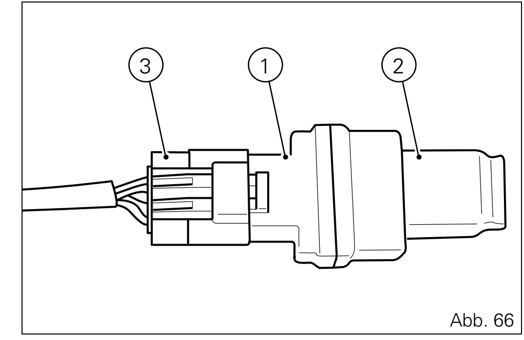


Abb. 66


D

Hauptsächliche Betriebs- und Instandhaltungsarbeiten

Ausbau der Verkleidung

Um bestimmte Reparatur- oder Wartungseingriffe vornehmen zu können, ist zuvor der Ausbau einiger Teile der Motorradverkleidung erforderlich.

Achtung

Unvollständig oder nicht korrekt wieder angebrachte Teile können sich während der Fahrt plötzlich ablösen und damit zum Verlust der Fahrzeugkontrolle führen.

Wichtig

Um Schäden an den lackierten Teilen oder am Plexiglas der Cockpitverkleidung zu vermeiden, beim Zusammenbau die Befestigungsschrauben stets mit den Nylon-U-Scheiben unterlegen.

Seitenverkleidungen

Die Seitenverkleidungen unter Verwendung des Inbusschlüssels aus dem Werkzeugsatz abnehmen, hierzu folgende Teile lösen:

- die zwei Schrauben (1) für die Befestigung an den Verkleidungshaltern
- die sechs Schrauben (2) für die Befestigung an der Cockpitverkleidung
- die vier Schrauben (3) für die Befestigung am Rahmen
- die zwei unteren Schrauben (4) für die Befestigung von rechter mit linker Verkleidung
- die zwei Schrauben (5) für die Befestigung am Ölkühler
- die zwei vorderen Schrauben (6, Abb. 68) für die Befestigung an der Cockpitverkleidung.

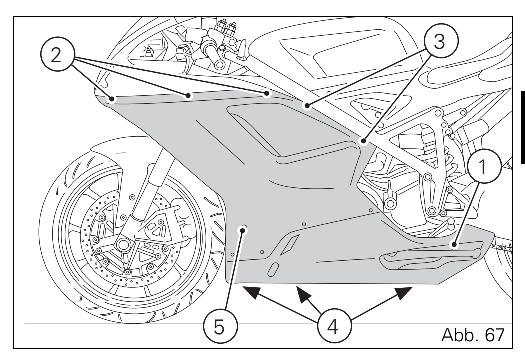


Abb. 67

Hinweis

Auf den nach Abnahme der Verkleidung freiliegenden Spritzschutz achten.

Hinweis

Für die Montage der linken Verkleidung den Seitenständer ausklappen und durch die Öffnung an der Verkleidung führen.

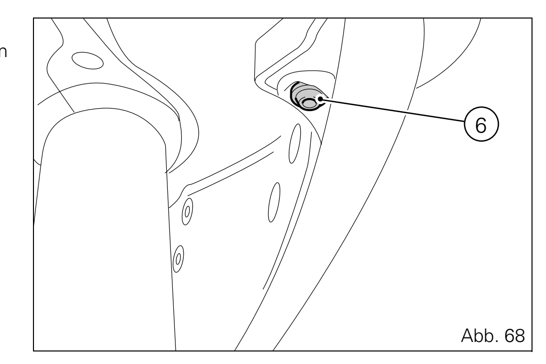


Abb. 68

D

Rückspiegel

Die Befestigungsschrauben (1) des jeweiligen Rückspiegels lösen.
Die Befestigungsstifte (2) von den Halteklammern (3) am Cockpithalter (4) lösen. Die Schutzgummis (5) entfernen, dann die Steckverbindung (6) des Blinkers abziehen.
Beim anderen Rückspiegel in der gleichen Weise verfahren.

Wichtig

Beim erneuten Zusammenbau etwas mittelstarke Schraubensicherung auf das Gewinde der Schrauben (1) auftragen.

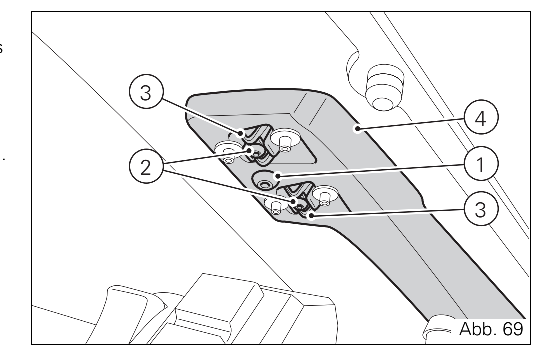


Abb. 69

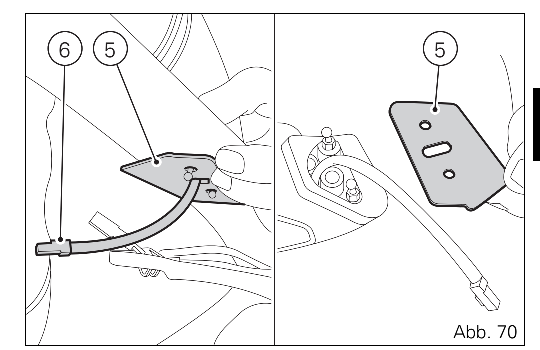


Abb. 70

D

Bausatz für Rückspiegelverbreiterung

Die Rückspiegel nach vorstehenden Hinweisen abnehmen.
Die beiden Schrauben (1) lösen und das Original-Distanzstück (2) abnehmen. Das im Bausatz mitgelieferte Distanzstück (3) einsetzen, die beiden im Bausatz enthaltenen Langschrauben (4) eindrehen und mit einem Inbusschlüssel festziehen.
Die Rückspiegel wieder an der Cockpitverkleidung anbringen.

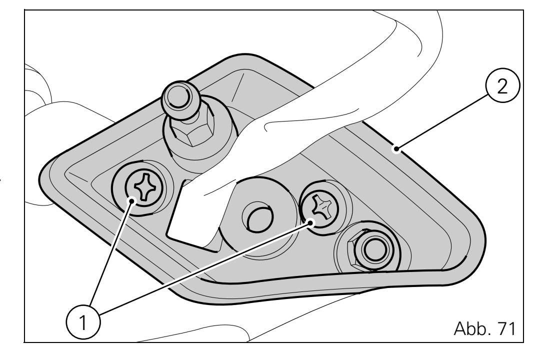


Abb. 71

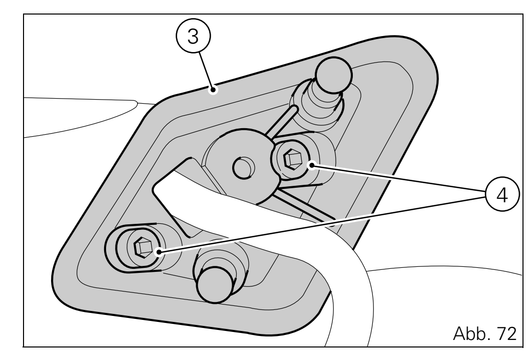


Abb. 72

D

Cockpitverkleidung

Hinweis

Vor der Ausbau der Cockpitverkleidung müssen die Rückspiegel und die Seitenverkleidungen wie vorstehend beschrieben abgenommen werden.

Die beiden Schrauben (1) für die hintere Befestigung der Cockpitverkleidung am Scheinwerferhalter lösen.

Hinweis

Nach erfolgter Montage der Cockpitverkleidung die Seitenverkleidungen und die Rückspiegel montieren.

Austausch des Luftfilters

Wichtig

Wenden Sie sich für die Wartung des Luftfilter an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt Ducati.

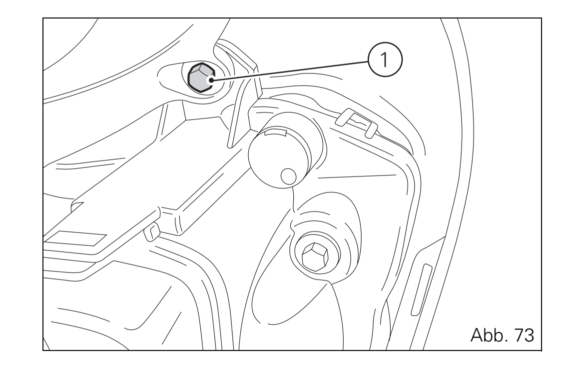


Abb. 73

D

Kontrolle und Auffüllen des Kühlflüssigkeitsstands (Abb. 74)

Den Stand der im rechtsseitigen Ausgleichsbehälter vorhandenen Kühlflüssigkeit kontrollieren; er muss zwischen den am Behälter angebrachten Markierungen (1) und (2) liegen: die Markierung (2) entspricht dem MAX Füllstand, die Markierung (1) dem MIN Stand.
Sollte der Stand unter MIN absinken, muss Flüssigkeit nachgefüllt werden.

Die rechte Verkleidung abnehmen (Seite 79).
Den Einfüllverschluss (3, Abb. 74) lösen, dann eine Mischung aus Wasser und Frostschutzmittel vom Typ SHELL Advance Coolant oder Glycoshell (35÷40% des Volumens) bis zur Markierung MAX einfüllen.

Den Verschluss (3) wieder aufschrauben, dann die abgenommenen Teile montieren.
Das angegebene Mischverhältnis gewährleistet die besten Betriebsbedingungen (entsprechend einem Gefrierpunkt der Flüssigkeit ab -20 °C/-4 °F).

Fassungsvermögen des Kühlsystems: 2,8 dm^3 (Liter).

Achtung

Dieser Arbeitsschritt muss bei kaltem Motor und am senkrecht und eben stehenden Motorrad erfolgen.

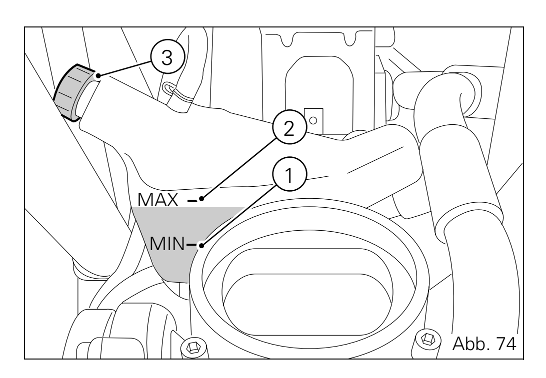


Abb. 74

D

Kontrolle des Brems- und Kupplungsflüssigkeitsstands

Der Stand der entsprechenden Behälter darf nicht unter die Markierung MIN (Abb. 75) absinken (in der Abbildung sind die Bremsflüssigkeitsbehälter der Vorder- und Hinterradbremse dargestellt).
Ein zu niedriger Stand führt zu Lufteinschlüssen in den Kreislauf, wodurch das System seine Wirkung verliert.
Zum Nachfüllen oder Wechseln der Flüssigkeit zu den in der Tabelle der regelmäßigen Instandhaltung angegebenen Intervallen (siehe Garantieheft) wenden Sie sich bitte an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt.

Wichtig

Alle 4 Jahre sollten ebenfalls sämtliche Leitungen der Anlagen ausgetauscht werden.

Bremsanlage

Wird ein übermäßiges Spiel des Bremshebels oder Bremspedals festgestellt, obwohl die Bremsbeläge noch in gutem Zustand sind, wenden Sie sich bitte an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt, um dort eine Kontrolle und ggf. Entlüftung des Systems durchführen zu lassen.

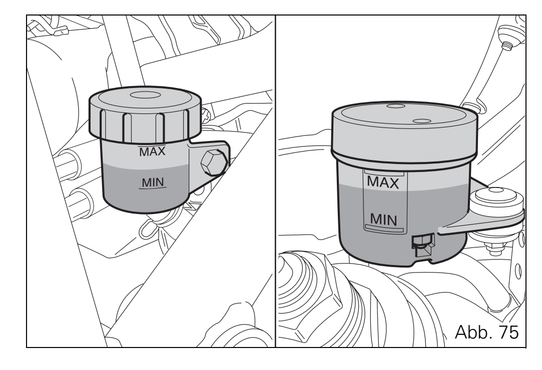


Abb. 75

Achtung

Brems- und Kupplungsflüssigkeit können Schäden an lackierten und Kunststoffteilen verursachen, daher ist ein Kontakt unbedingt zu vermeiden. Das Hydrauliköl ist korrosiv und kann zu Schäden und Verletzungen führen.
Niemals unterschiedliche Ölsorten vermischen.
Die perfekte Dichtwirkung der Dichtungen kontrollieren.

Kupplungsanlage

Falls der Betätigungshebel zu viel Spiel hat und das Motorrad beim Anfahren ruckt oder beim Einlegen eines Gangs stehen bleibt, ist wahrscheinlich Luft in der Anlage. Wenden Sie sich in diesem Fall an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt und lassen Sie dort eine Kontrolle bzw. eine Entlüftung des Systems durchführen.

Achtung

Der Kupplungsflüssigkeitsstand im Ausgleichsbehälter neigt bei Verschleiß der Kupplungsreibscheiben zum Anstieg: der vorgeschriebene Wert (3 mm über dem Mindeststand) darf also nicht überschritten werden.

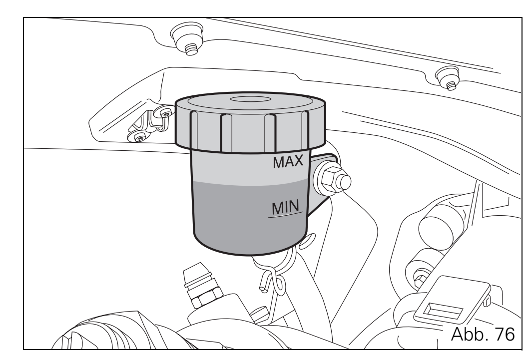


Abb. 76

D

Verschleißkontrolle der Bremsbeläge

(Abb. 77 und Abb. 78)

Zur leichteren Bremsbelagkontrolle haben die Beläge Verschleißmarken, so dass die Bremssättel hierzu nicht abgenommen werden müssen. Auf Bremsbelägen in gutem Zustand müssen diese am Reibmaterial angebrachten Verschleißmarken noch gut erkennbar sein.

Die hinteren Bremsbeläge immer dann austauschen, wenn noch ca. 1 mm Reibmaterial (Abb. 78) durch die Öffnung zwischen den Halbsätteln sichtbar ist.

Wichtig

Die Bremsbeläge bei einem Vertragshändler oder einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt Ducati wenden.

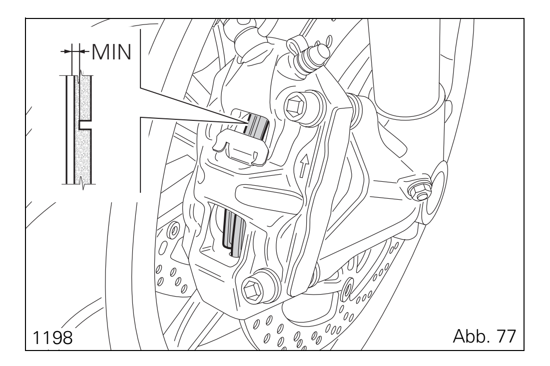


Abb. 77

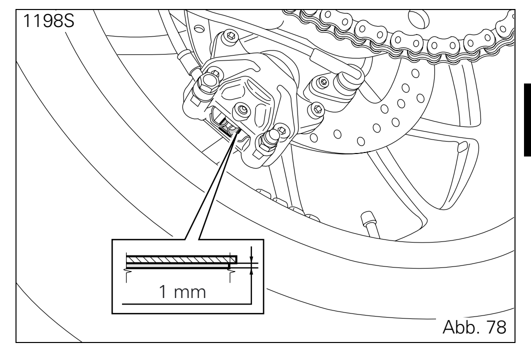


Abb. 78

Schmieren der Gelenke

In regelmäßigen Zeiträumen ist eine Kontrolle der äußeren Ummantelungen am Gas- und des Starterzug durchzuführen. Es dürfen keine Quetschungen oder Risse an der Kunststoffummantelung erkennbar sein. Durch Betätigen der Steuerung den leichtgängigen Betrieb des jeweiligen inneren Zugs prüfen: Falls sich hier Reibungen oder Verklemmungen ergeben sollten, ist der Austausch durch einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt erforderlich.
Um solchen Problemen vorzubeugen, sollte das Gaszuggehäuse durch Lösen der zwei Befestigungsschrauben (1, Abb. 79) geöffnet und das Ende des Zugs sowie die Zugrolle mit SHELL Advance Grease oder Retinax LX2 eingefettet werden.



Achtung

Das Gehäuse besonders vorsichtig schließen und dabei den jeweiligen Zug in die Zugrolle einführen.

Den Gehäusedeckel montieren und die Schrauben (1) mit 10 Nm festziehen.

Um eine optimale Funktionsweise des Seitenständergelenks garantieren zu können, nach dem Entfernen der Schmutzreste alle reibungsanfälligen Stellen mit SHELL Alvania R3 einfetten.

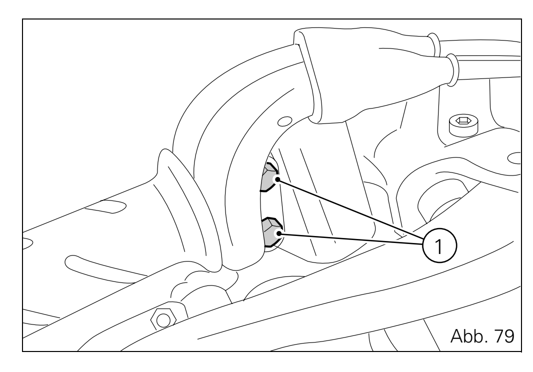


Abb. 79

D

Einstellen des Gasgriffspiels

Der Gasdrehgriff muss, an der Außenseite des Griffrands gemessen, in allen Lenkpositionen einen Leerhub von 1,5÷2,0 mm aufweisen. Für den Fall einer Einstellung müssen die entsprechenden Einsteller (1 und 2, Abb. 81) an der rechten Seite des Lenkrohrs verstellt werden.
Der Einsteller (1) reguliert die Gasöffnung, der andere (2) ist für die Schließung zuständig.
Die Schutzkappen von den Einstellern abziehen, dann die Kontermuttern lockern. Die Einstellung erfolgt durch proportionales Einwirken auf beide Einsteller: Im Uhrzeigersinn drehen, um das Spiel zu erhöhen, gegen den Uhrzeigersinn, um es zu reduzieren. Nach erfolgter Einstellung die Kontermuttern anziehen, dann die Schutzkappen wieder über die Einsteller ziehen.

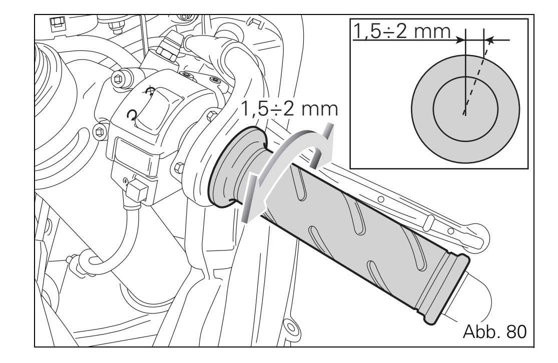


Abb. 80

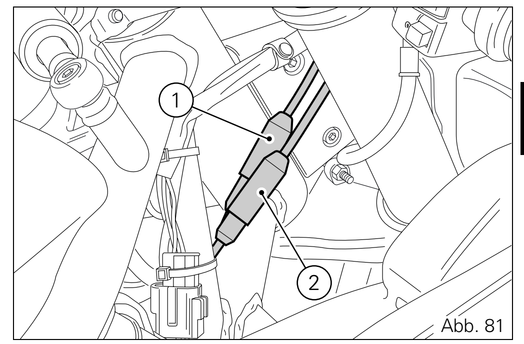


Abb. 81

D

Aufladen der Batterie (Abb. 82)

Die Batterie sollte zum Aufladen vom Motorrad abgenommen werden.
Die linke Verkleidung abnehmen (Seite 79), die Schraube (1) lösen und den Befestigungsbügel (2) abnehmen. Zuerst den negativen, schwarzen (-), daraufhin den positiven, roten Anschluss (+) abziehen.

Achtung

Die Batterie produziert explosive Gase, daher muss sie von Wärmequellen ferngehalten werden.

Die Batterie immer an einem gut belüfteten Ort aufladen. Die Leiter des Ladegeräts an die jeweiligen Anschlüsse anschließen: rot an den Pluspol (+), schwarz an den Minuspol (-).

Wichtig

Die Batterie an das Batterieladegerät anschließen, bevor dieses eingeschaltet wird: Ggf. an den Batterieanschlüssen auftretende Funken könnten zum Entzünden des in den Zellen enthaltenen Gases führen. Immer erst den positiven, roten Anschluss (+) anschließen.



D

Die Batterie wieder in ihren Halter (3) einsetzen, dann den Bügel (2) mit der Schraube (1) befestigen. Die Kabelenden anklemmen und hierzu die Befestigungsschrauben einfetten, um so die Leitfähigkeit zu verbessern.

Achtung

Die Batterie außerhalb der Reichweite von Kindern aufbewahren.

Die Batterie 5÷10 Stunden mit 0,9 A aufladen.

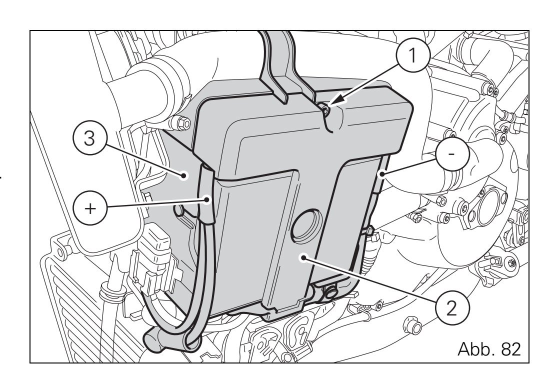


Abb. 82

Kontrolle der Antriebskettenspannung
(Abb. 83)

Wichtig
Wenden Sie sich an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt, um dort die Kette spannen zu lassen.

Kettenspannung (auf dem Seitenständer), das Maß in der Mitte des unteren Kettenstrangs anbringen, die Kette nach unten drücken und soweit anspannen, bis der Abstand zwischen Aluschwinge und Mittelpunkt des Kettenzapfens 33÷35 mm beträgt.

Achtung
Das korrekte Anzugsmoment der Schrauben (1) der Hinterradschwinge ist für die Sicherheit von Fahrer und Beifahrer von extremer Wichtigkeit.

Wichtig
Eine falsch gespannte Kette führt zu einem schnellen Verschleiß der Antriebsorgane.

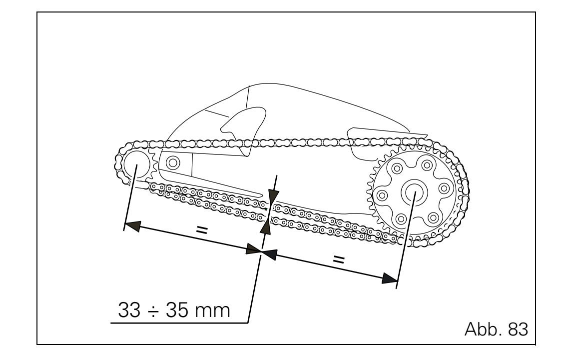


Abb. 83

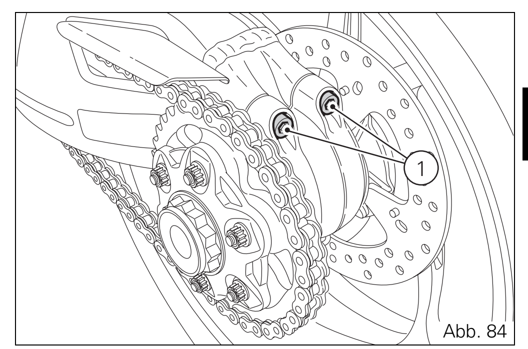


Abb. 84

D

Schmieren der Antriebskette

Dieser Kettentyp ist mit O-Ringen ausgestattet, um dadurch die Gleitelemente vor äußeren Einflüssen zu schützen und die Schmierung solange wie möglich aufrecht zu erhalten. Damit diese Dichtungen bei der Reinigung nicht beschädigt werden, dürfen hierzu nur spezifische Lösungsmittel verwendet werden; eine zu starke Wirkung mit Dampfstrahlreinigern ist zu vermeiden.
Die Kette mit Druckluft oder mit saugfähigem Material trocknen und dann alle Glieder mit SHELL Advance Chain oder Advance Teflon Chain schmieren.

Wichtig

Die Verwendung von nicht spezifischen Schmiermitteln kann zum vorzeitigen Verschleiß des Kettenblatts, des Motorritzels und der Kette selbst führen.



Austausch der Lampen der Fern- und Abblendlichter

Beim Austauschen einer durchgebrannten Lampe darauf achten, dass die Ersatzlame die Spannungs- und Leistungswerte gemäß Abschnitt „Elektrische Anlage“ aufweist, siehe Seite 116. Die Funktionstüchtigkeit der neuen Lampe unbedingt vor Montage der entfernten Teile prüfen. In Abb. 85 wird die Position der Lampe von Abblendlicht (LO), Fernlicht (HI) und Standlicht (1) angegeben.

Scheinwerfer

Zum Zugriff auf linke Scheinwerferlampe die Abdeckung (2) durch Andrücken des Hebels (A) abnehmen.
Die Klemmnutmutter (3) des oberen Leuchtenkörpers gegen den Uhrzeigersinn drehen, dann die durchgebrannte Lampe herausziehen. Durch eine neue identische ersetzen.
Zum Wiedereinbau die Klemmnutmutter (3) im Uhrzeigersinn drehen, um die Lampe zu blockieren.
Zum Zugriff auf die rechte Lampe und für deren Austausch sinngemäß verfahren wie bei der linken Lampe.

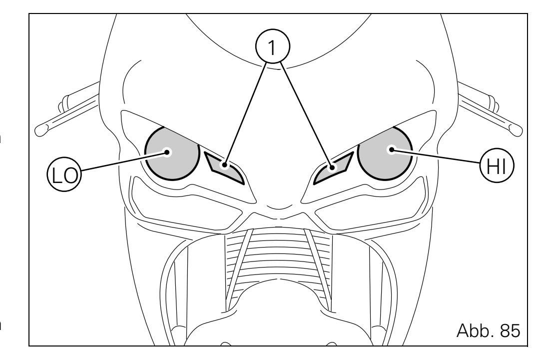


Abb. 85

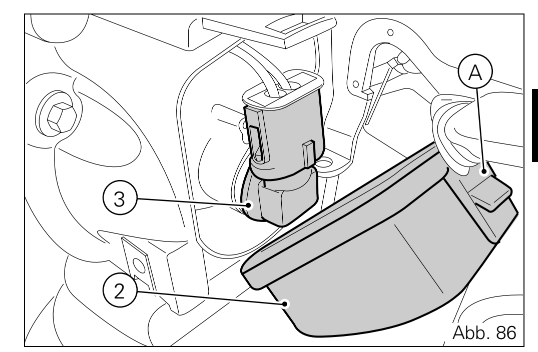


Abb. 86

D

Hinweis

Zum Austauschen der Scheinwerferlampen braucht das Kabel des Hauptkabelbaums nicht vom Scheinwerfer abgeklemmt zu werden.

Hinweis

Das Glas der neuen Lampe nicht mit den Händen berühren, da dies zu Schwärzungen führen würde, welche die Lichtausbeute herabsetzen.

Einbau

Nach Austausch der durchgebrannten Lampe die Abdeckung wieder aufsetzen und durch Andrücken an den Hebel verschließen.



Austausch der Standlichtlampe

Zum Zugriff auf die Standlichtlampen (1) mit der Hand in den Scheinwerferhalter greifen, die Lampenfassung aus ihrem Sitz ziehen und die durchgebrannte Lampe durch Drehen der Klemmnutmutter (1) gegen den Uhrzeigersinn herausziehen. Die durchgebrannte Lampe austauschen.
Beim Wiedereinbau die Lampen (1) durch Drehung im Uhrzeigersinn blockieren.

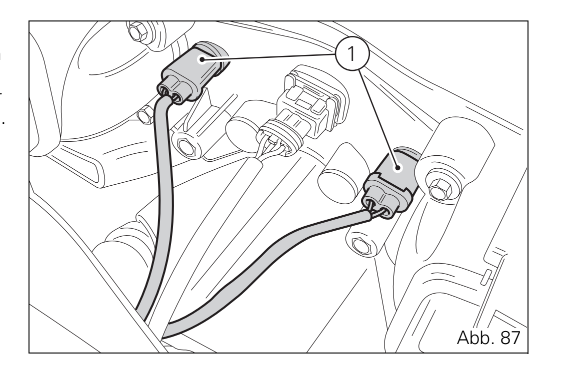


Abb. 87

D

Hintere Blinker (Abb. 88)

Zum Wechseln der Blinkerlampen das Blinkergehäuse (1) um eine viertel Drehung drehen, so dass das Glas nach oben weist, dann das Gehäuse aus der Blinkerfassung herausziehen.
Die Lampe hat eine Bajonettfassung. Zum Herausnehmen drücken und dabei gegen den Uhrzeigersinn drehen. Die neue Lampe eindrücken und bis zum Einrasten im Uhrzeigersinn drehen. Danach das Blinkergehäuse (3) montieren und durch Drehen um eine viertel Drehung an der Blinkerfassung befestigen.

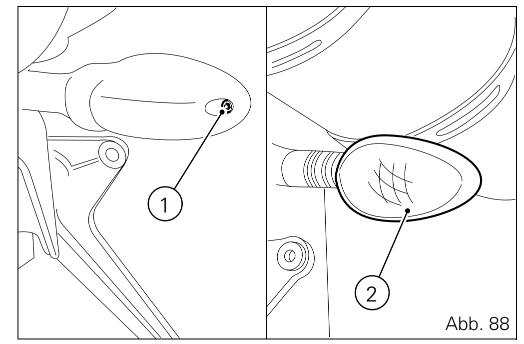


Abb. 88

Kennzeichenbeleuchtung (Abb. 89)

Zum Zugriff auf die Lampe der Kennzeichenbeleuchtung die Befestigungsschrauben (3) des Deckels (4) lösen.
Die Lampe herausziehen und austauschen.

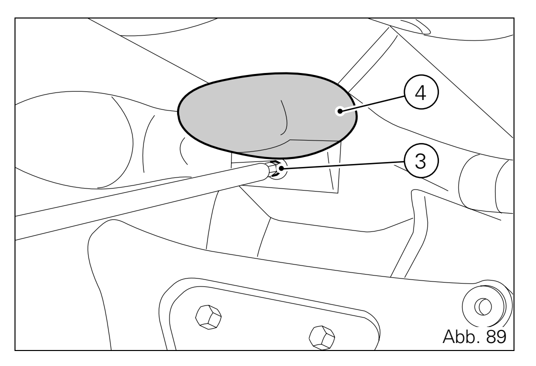


Abb. 89

D

Ausrichten des Scheinwerfers (Abb. 90)

Die vorschriftsmäßige Ausrichtung des Scheinwerfers kontrollieren. Dazu das Motorrad mit auf richtigen Druck aufgepumpten Reifen und einer darauf sitzenden Person in einem Abstand von 10 Metern vor einer Wand oder einem Schirm genau senkrechte aufstellen. Eine waagrechte Linie auf der Höhe der Scheinwerfermitte und eine senkrechte Linie ziehen, die mit der Längsachse des Motorrads fluchtet. Diese Kontrolle möglichst im Halbdunkeln ausführen.
Das Abblendlicht einschalten:
die obere Markierungsgrenze zwischen dunklem und beleuchtetem Bereich muss sich auf einer Höhe befinden, die nicht über 9/10 des Bodenabstands zur Scheinwerfermitte liegt.

Hinweis

Diese Vorgehensweise entspricht hinsichtlich der maximal zulässigen Höhe des Lichtbündels der „Italienischen Straßenverkehrsordnung“.
Die Lichtbündelhöhe also den im jeweiligen Land gültigen Vorschriften anpassen.

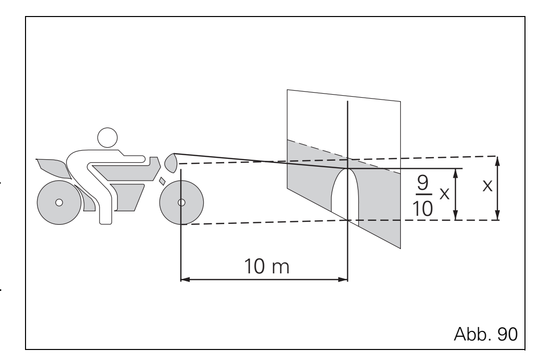


Abb. 90

D

Eine Korrektur der waagrechten Ausrichtung des linken Scheinwerfers ist durch Verstellen der Einstellschraube (1, Abb. 91) rechts hinter dem Scheinwerfer möglich. Beim Drehen der Schrauben im Uhrzeigersinn bewegt sich der Lichtstrahl nach rechts, umgekehrt nach links.
Die Korrektur der senkrechten Ausrichtung des linken Scheinwerfers ist durch Verstellen der Einstellschraube (2, Abb. 91) hinter dem Scheinwerfer möglich. Durch Drehen der Schraube im Uhrzeigersinn senkt sich der Lichtstrahl, umgekehrt hebt er sich.
Diese beschriebenen Arbeitsschritte zur Einstellung des rechten Scheinwerfers wiederholen.

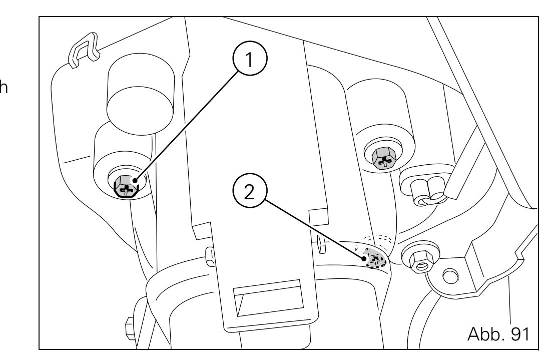


Abb. 91

Einstellen der Rückspiegel (Abb. 92)

Den Rückspiegel durch Drücken auf den Punkt (A) regulieren.



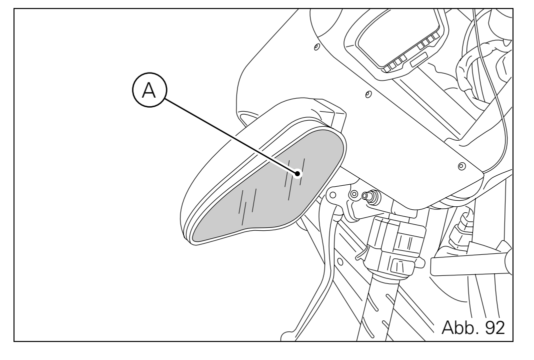


Abb. 92

Tubeless-Reifen

Reifendruck vorne:
2,1 bar - 2,3 kg/cm^2.
Reifendruck hinten:
2,2 bar - 2,4 kg/cm^2.
Der Reifendruck unterliegt durch Außentemperatur und Höhenlage bedingten Schwankungen. Für Fahrten im Gebirge bzw. in Gebieten mit starken Temperaturschwankungen sollte der Reifendruck jedes Mal kontrolliert und entsprechend angepasst werden.

Wichtig

Den Reifendruck immer im „kalten Zustand“ messen und anpassen.
Um die Rundheit der vorderen Felge auch beim Befahren von besonders unebenen Straßen zu gewährleisten, den Druck im Vorderreifen um 0,2÷0,3 bar erhöhen.

Reparatur oder Wechsel der Reifen (Tubeless)

Tubeless-Reifen, die kleine Löcher aufweisen, brauchen recht viel Zeit bis sie Luftverluste zeigen, da sie über einen gewissen Grad an Eigenabdichtung verfügen. Sollte ein Reifen einen leichten Druckverlust aufweisen, muss er genau auf etwaige Undichtheiten kontrolliert werden.

Achtung

Reifen mit Löchern müssen ausgewechselt werden. Beim Wechsel Reifen und Reifentyp des Erstausrüsters verwenden.
Um Druckverluste während der Fahrt zu vermeiden, den Sitz der Schutzkappen auf den Ventilen prüfen. Niemals Reifen mit Schlauch verwenden. Die Nichtbeachtung dieser Vorschrift kann zum plötzlichen Platzen des Reifens führen, was schwerwiegende Folgen für Fahrer und Beifahrer haben kann.

Nach einem erfolgten Reifenwechsel ist das Auswuchten des jeweiligen Rads erforderlich.

Wichtig

Die für das Auswuchten der Reifen bestimmten Gegengewichte weder entfernen noch verschieben.

Hinweis

Wenden Sie sich für den Reifenwechsel an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt, da Sie somit die Gewissheit einer ordnungsgemäßen Demontage und Montage der Räder haben.

Mindestprofiltiefe der Lauffläche

Die Profiltiefe (S, Abb. 93) an der am stärksten abgefahrenen Stelle des Reifens messen:
die gemessene Profiltiefe darf 2 mm bzw. den gesetzlich vorgeschriebenen Wert niemals unterschreiten.

Wichtig

Die Reifen regelmäßig auf Risse oder Schnitte kontrollieren, besonders an den Seitenwänden. Ausblähungen oder breite und gut sichtbare Flecken weisen auf innere Schäden hin. Solche Reifen müssen unbedingt ausgewechselt werden.
Ggf. im Laufflächenprofil steckende Steinchen oder sonstige Fremdkörper entfernen.

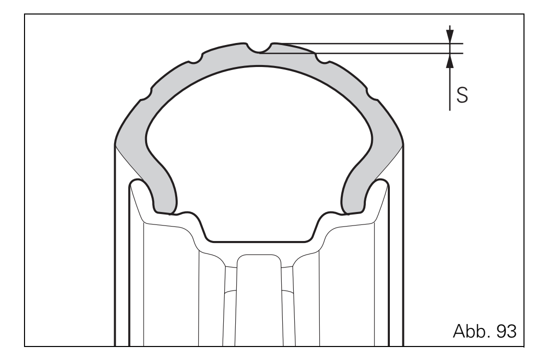


Abb. 93

D

Kontrolle des Motorölstands (Abb. 94)

Der Motorölstand kann am Schauglas (1) auf dem Kupplungsdeckel überprüft werden. Den Ölstand bei senkrecht stehendem Motorrad und kaltem Motor kontrollieren. Der Ölstand muss innerhalb der am Schauglas angebrachten Marken liegen. Bei zu niedrigem Ölstand Öl vom Typ SHELL Advance Ultra 4 nachfüllen. Dazu die Verschlussschraube (2) abdrehen und Öl bis zur Höchstmarke nachfüllen. Den Verschluss wieder aufschrauben.

Wichtig

Zum Wechsel des Motoröls und der Ölfilter zu den in der Tabelle der regelmäßigen Instandhaltung (siehe Garantieheft) angegebenen Intervallen wenden Sie sich bitte an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt.

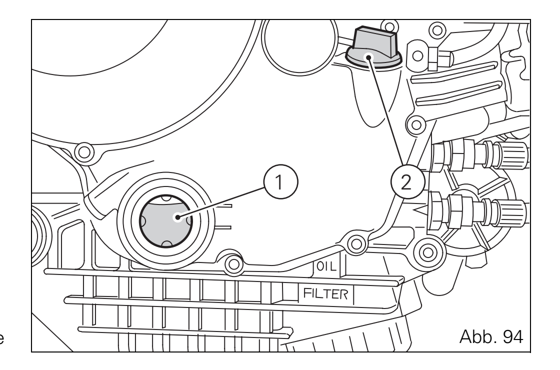
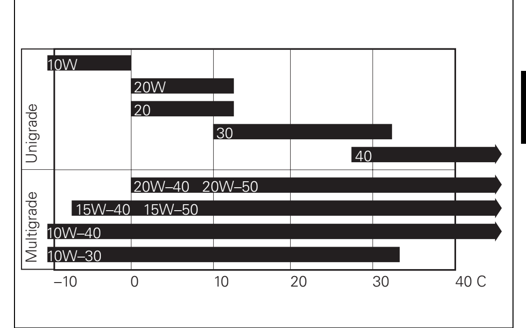


Abb. 94

Viskosität

SAE 15W-50

Die anderen in der Tabelle angegebenen Viskositäten können dann verwendet werden, wenn die durchschnittliche Temperatur am Einsatzort sich innerhalb der angegebenen Temperaturbereiche befindet.



Reinigung und Austausch der Zündkerzen

(Abb. 95)

Die Zündkerzen sind ein wichtiger Bestandteil des Motors und müssen regelmäßig kontrolliert werden.
Dieser Arbeitsschritt ermöglicht die Überprüfung der einwandfreien Funktionstüchtigkeit des Motors.
Für die Kontrolle und den Austausch wenden Sie sich bitte an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt, wo das Kerzenbild anhand der mittleren Elektrode analysiert werden kann: Eine gleichmäßig hellbraune Färbung ist Zeichen für einen guten Motorzustand.

Hinweis

Den Verschleiß der mittleren Elektrode und den Elektrodenabstand überprüfen, der:
0,8÷0,1 mm.

Wichtig

Ein größerer oder geringerer Abstand kann zu einer Leistungsminderung, Startschwierigkeiten oder unregelmäßiger Leerlaufdrehzahl führen.



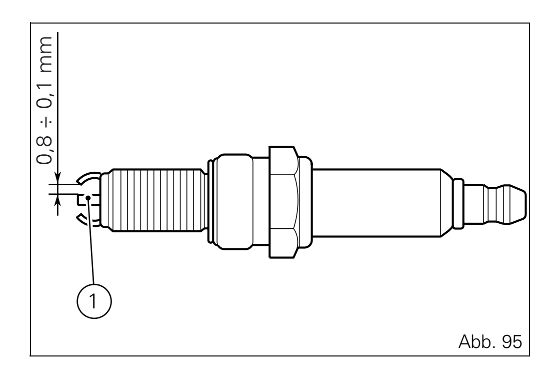


Abb. 95

Allgemeine Reinigung

Um den ursprünglichen Glanz der Metallflächen und der lackierten Teile auf Dauer zu erhalten, muss das Motorrad je nach Einsatz und Straßenzustand regelmäßig gereinigt werden. Hierzu müssen spezielle, möglichst biologisch abbaubare Produkte verwendet werden. Der Gebrauch von aggressiven Reinigungsmitteln oder Lösungen ist zu vermeiden.

Wichtig

Das Motorrad nicht sofort nach seiner Benutzung waschen, da es in diesem Fall durch das Verdampfen des Wassers auf den noch heißen Oberflächen zu Schlierenbildung kommen kann. Das Motorrad nicht mit Heißwasser- oder Hochdruckstrahlern reinigen. Der Einsatz von Dampfstrahlreinigern könnte zu schweren Funktionsstörungen an Gabel, Radnaben, elektrischer Anlage, Gabeldichtungen, Lufteinlassöffnungen und Schalldämpfern führen und damit die Sicherheitsmerkmale des Motorrads beeinträchtigen.

Sollten sich bestimmte Motorteile als besonders verschmutzt oder schmierig erweisen, kann für deren Reinigung ein fettlösendes Mittel verwendet werden. Dabei ist jedoch zu vermeiden, dass es mit den Antriebsorganen (Kette, Ritzel, Kettenblatt, usw.) in Kontakt kommt. Das Motorrad mit lauwarmem Wasser abspülen und mit einem Wildledertuch nachtrocknen.

Achtung

Es kann vorkommen, dass die Bremsen nach der Motorradwäsche zunächst nicht gut ansprechen. Die Bremsscheiben niemals schmieren oder einfetten, da dies zum Verlust der Bremswirkung führen würde. Die Bremsscheiben mit einem fettfreien Lösungsmittel reinigen.

Längerer Stillstand

Sollte das Motorrad für längere Zeit nicht benutzt werden, folgende Arbeiten durchführen:

- Motorrad reinigen
- Kraftstofftank leeren
- durch die Zündkerzenlöcher etwas Öl in die Zylinder geben und den Motor von Hand durchkurbeln, damit sich das Öl auf die Innenflächen verteilen kann
- das Motorrad mit einem Werkstattheber anheben
- die Batterie abklemmen und ausbauen.

Dauert die Stillstandzeit länger als einen Monat, die Ladung der Batterie kontrollieren und ggf. nachladen oder die Batterie austauschen.
Das Motorrad mit einem Tuch abdecken, das den Lack nicht beschädigt und das Kondenswasser nicht zurückhält.
Das Motorradabdecktuch ist bei Ducati Performance erhältlich.

Wichtige Hinweise

In einigen Ländern (Frankreich, Deutschland, Großbritannien, Schweiz usw.) sind die Umwelt- und Lärmschutznormen gemäß der jeweils geltenden Gesetzgebung zu beachten.
Die vorgesehenen Überwachungsintervalle einhalten und nur Ducati-Originalersatzteile in Übereinstimmung mit den jeweiligen Normen verwenden.



Planmäßige Instandhaltungsarbeiten: durch den Vertragshändler

Verzeichnis der Arbeiten mit Eingriff (Kilometer-/Meilenleistung oder Zeit*)	km mal 1000	1	12	24	36	48	60
	mi mal 1000	0,6	7,5	15	22,5	30	37,5
	Monate	6	12	24	36	48	60
Motorölwechsel		●	●	●	●	●	●
Austausch des Motorölfilters		●	●	●	●	●	●
Reinigung des Motorölansaugfilters					●		
Kontrolle des Motoröldrucks				●		●	
Kontrolle und/oder Einstellung des Ventilspiels (1)			●	●	●	●	●
Spannungskontrolle der Zahnriemen (1)			●		●		●
Austausch der Zahnriemen				●		●	
Kontrolle und Reinigung der Zündkerzen. Sie ggf. austauschen				●		●	
Kontrolle und Reinigung des Luftfilters (1)			●		●		●

Verzeichnis der Arbeiten mit Eingriff (Kilometer-/Meilenleistung oder Zeit*) km mal 1000	1	12	24	36	48	60
mi mal 1000	0,6	7,5	15	22,5	30	37,5
Monate	6	12	24	36	48	60
Austausch des Luftfilters			●		●	
Kontrolle Synchronisierung und Standgas am Drosselklappenkörper (1)		●	●	●	●	●
Kontrolle des Brems- und Kupplungsflüssigkeitsstands	●	●	●	●	●	●
Wechsel der Brems- und Kupplungsflüssigkeit				●		
Kontrolle und Einstellung der Brems- und Kupplungssteuerungen		●	●	●	●	●
Kontrolle/Schmierung der Gas-/Startersteuerung		●	●	●	●	●
Kontrolle des Reifendrucks und -verschleißes	●	●	●	●	●	●
Kontrolle der Bremsbeläge. Sie ggf. austauschen	●	●	●	●	●	●
Kontrolle der Lenkkopflager			●		●	
Kontrolle der Antriebskettenspannung, -ausrichtung und -schmierung	●	●	●	●	●	●
Kontrolle des Kupplungsscheibenpakets. Ggf. austauschen (1)		●	●	●	●	●
Kontrolle des Kühlflüssigkeitsstands		●	●	●	●	●
Kühlflüssigkeitswechsel				●		
Kontrolle der Elektrolüfterfunktion und Dichtheit des Kühlkreises		●	●	●	●	●
Kontrolle der elastischen Hinterradkupplung			●		●	
Kontrolle der Radnabenlager			●		●	
Kontrolle der Beleuchtungs- und Anzeigevorrichtungen		●	●	●	●	●
Anzugskontrolle der Befestigungsmuttern der Motorschraube am Rahmen		●	●	●	●	●
Kontrolle des Seitenständers		●	●	●	●	●

Verzeichnis der Arbeiten mit Eingriff (Kilometer-/Meilenleistung oder Zeit*)	km mal 1000	1	12	24	36	48	60
	mi mal 1000	0,6	7,5	15	22,5	30	37,5
	Monate	6	12	24	36	48	60
Anzugskontrolle der Vorderradmutter			●	●	●	●	●
Anzugskontrolle der Hinterradmutter			●	●	●	●	●
Kontrolle der äußeren Kraftstoffleitungen			●	●	●	●	●
Gabelölwechsel					●		
Dichtheitskontrolle Ölfüllung von Vorderradgabel und Federbein			●	●	●	●	●
Kontrolle der Ritzelbefestigung			●	●	●	●	●
Allgemeines Schmieren und Einfetten			●	●	●	●	●
Kontrolle und Aufladen der Batterie			●	●	●	●	●
Testfahrt des Motorrads		●	●	●	●	●	●
Allgemeine Reinigung			●	●	●	●	●

* Instandhaltungseingriff bei zuerst eintretenden Intervall (km, mi oder Monate).

(1) Arbeit nur bei Erreichen der vorgegebenen Kilometer-/Meilenleistung.

Planmäßige Instandhaltungsarbeiten: durch den Kunden

Verzeichnis der Arbeiten mit Wartungseingriff (Kilometer-/Meilenleistung oder Zeit*)	km mal 1000	1
	mi mal 1000	0,6
	Monate	6
Kontrolle des Motorölstands		●
Kontrolle des Brems- und Kupplungsflüssigkeitsstands		●
Kontrolle des Reifendrucks und -verschleißes		●
Kontrolle der Antriebskettenspannung und -schmierung		●
Kontrolle der Bremsbeläge. Bei Bedarf den Vertragshändler zum Austausch aufsuchen		●

* Instandhaltungseingriff bei zuerst eintretenden Intervall (km, mi oder Monate).



Technische Daten

Maße (mm) (Abb. 96)

Gewichte

Betriebsgewicht ohne Kraftstoff:
188 kg (1198)
186 kg (1198S).

Betriebsgewicht ohne Flüssigkeiten und Batterie:
171 kg (1198)
169 kg (1198S).
Voll beladen:
390 kg.

Achtung

Eine Überladung kann Handling und Leistung des Motorrads beeinträchtigen und zum Verlust der Motorradkontrolle führen.

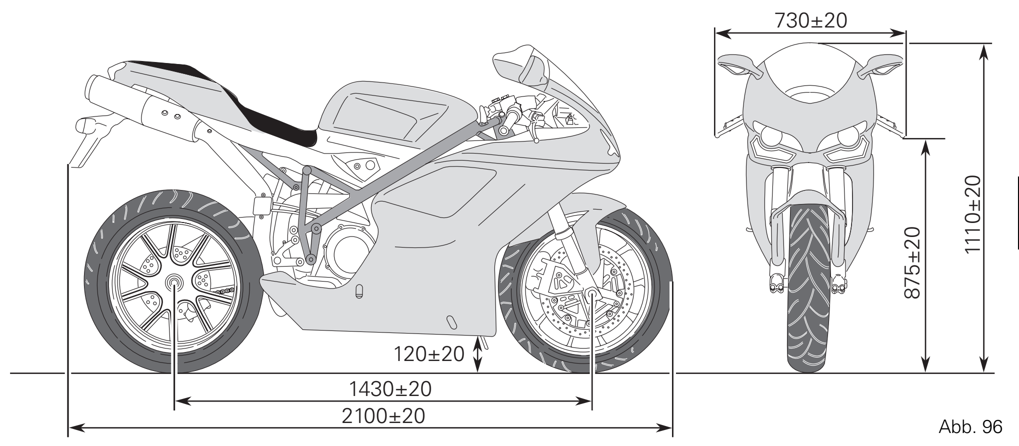


Abb. 96

D

BETRIEBSSTOFFE	TYP	
Kraftstofftank, einschließlich 4 dm^3 (Liter) Reserve	Bleifreies Benzin mit einer ursprünglichen Oktanzahl von mindestens 95	15,5 dm^3 (Liter)
Schmiersystem	SHELL - Advance Ultra 4	3,7 dm^3 (Liter)
Vorderes/hinteres Brems- und Kupplungssystem	Spezialflüssigkeit für Hydrauliksysteme SHELL - Advance Brake DOT 4	—
Schutzmittel für elektrische Kontakte	Spray für elektrische Anlagen SHELL - Advance Contact Cleaner	—
Vorderradgabel (nur 1198)	SHELL - Advance Fork 7.5 oder Donax TA	439 ml (pro Rohr)
Vorderradgabel (nur 1198S)	SHELL - Advance Fork 7.5 oder Donax TA	155 mm (pro Holm) Ölstand
Kühlsystem	Frostschutzmittel SHELL - Advance Coolant oder Glycoshell 35÷40% + Wasser	2,3 dm^3 (Liter)

D



Wichtig

Die Verwendung von Zusätzen im Kraftstoff oder in den Schmiermitteln ist nicht zulässig.

Motor

Zweizylinder-Viertaktmotor, in V-90°-Anordnung.
Bohrung mm:
106.
Hub mm:
67,9.
Hubraum cm^3:
1198,4.
Verdichtung:
12,7±0,5:1.
Höchstleistung an der Welle (95/1/EG), kW (PS):
125 kW/170 PS bei 9.750 U/min.
Max. Drehmoment an der Welle (95/1/EG):
13,4 kgm/131,4 Nm bei 8.000 U/min.
Höchstdrehzahl U/min:
10.700.

Wichtig

Die Höchstdrehzahl darf unter keinen Umständen überschritten werden.

Ventilsteuerung

DESMODROMISCH mit vier Ventilen pro Zylinder, über acht Schlepp- und Kipphebel gesteuert (vier für Öffnung und vier für Schließung) und zwei obenliegende Nockenwellen. Die Steuerung erfolgt durch die Kurbelwelle über Stirnzahnräder, Riemenscheiben und Zahnriemen.

Desmodromische Ventilsteuerung (Abb. 97)

1) Öffner-Hebel (oder oberer Kipphebel)
2) Öffner-Einstellplättchen (oben)
3) Schließer-Einstellhülse (unten)
4) Rückholfeder des Schließer-Hebels
5) Schließer-Hebel (oder unterer Kipphebel)
6) Nockenwelle
7) Ventil.

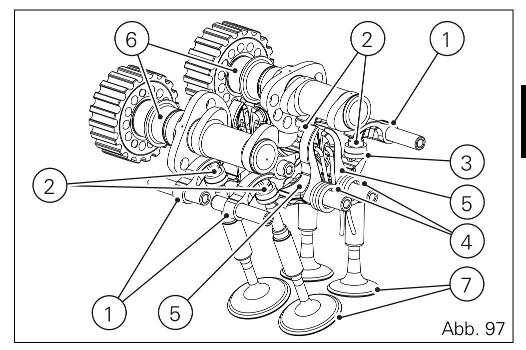


Abb. 97

D

Leistungen

Das Erreichen der Höchstgeschwindigkeit in den einzelnen Gängen ist nur möglich, wenn die Einfahrvorschriften strikt eingehalten und die vorgeschriebenen Instandhaltungsarbeiten in regelmäßigen Abständen durchgeführt worden sind.

Wichtig

Die Nichtbeachtung dieser Vorschriften entbindet Ducati Motor Holding S.p.A. jeglicher Verantwortung für Motorschäden oder eine verminderte Lebensdauer des Motors.

Zündkerzen

Fabrikat:
NGK.
Typ:
MAR10A-J.



Kraftstoffsystem

Indirekte elektronische MARELLI-Einspritzung.
Drosselklappendurchmesser:
63,9 mm.
Einspritzventile pro Zylinder: 1.
Düsen pro Einspritzventil: 12.
Kraftstoffversorgung: 95-98 RON.

Bremsen

Vorderrad

mit halbschwimmend gelagerter, gelochter Doppelbremsscheibe.
Bremsscheibenmaterial:
Stahl.
Material des Bremskorbs:
Aluminium.
Scheibendurchmesser:
330 mm.
Hydraulische Betätigung über Bremshebel an der rechten Lenkerhälfte.
Bremssättel Marke:
BREMBO.
Typ:
34-4-Kolben.
M4-34.
Bremsbeläge:
TT 2910.
Bremszylindertyp:
PR 18/19.

Hinterrad

Mit fester Stahl-Lochscheibe.
Scheibendurchmesser:
245 mm.
Hydraulische Betätigung über Pedal auf der rechten Seite.
Fabrikat:
BREMBO.
Typ:
P34c-Kolben.
Bremsbeläge:
FERIT I/D 450 FF.
Bremszylindertyp:
PS 11 b.

Achtung

Die in der Bremsanlage verwendete Flüssigkeit ist korrosiv. Falls es zu einer Berührung mit Augen oder Haut kommen sollte, den betreffenden Körperteil unter reichlich fließendem Wasser abwaschen.

Antrieb

Trockenkupplung mit Betätigung über Kupplungshebel am linken Lenkerstummel.
Kraftübertragung vom Motor auf die Hauptwelle des Schaltgetriebes über Zahnräder mit gerader Verzahnung.
Zähnezahl - Motorritzel/Kupplungskranz:
32/59.
6-Gang-Getriebe mit ständig ineinander greifenden Zahnrädern, Schaltpedal auf der linken Seite.
Zähnezahl - Getrieberitzel/Kettenblatt:
15/38.
Gesamtübersetzung:
1. Gang 15/37
2. Gang 17/30
3. Gang 20/27
4. Gang 22/24
5. Gang 24/23
6. Gang 25/22

Kraftübertragung zwischen Schaltgetriebe und Hinterrad über Kette:
Fabrikat:
DID.
Typ:
525 HV 2.
Maße:
5/8"x5/16".
Anzahl Glieder:
97+1 offenes Glied.





Wichtig

Die angegebenen Übersetzungen entsprechen denen der Zulassung und dürfen deshalb nicht geändert werden.

Falls Sie das Motorrad an besondere Strecken anpassen oder für Rennen vorbereiten wollen, ist Ducati Motor Holding S.p.A. gerne bereit, von der Serienproduktion abweichende Übersetzungsverhältnisse zu empfehlen. Wenden Sie sich diesbezüglich an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt Ducati wenden.



Achtung

Zum Austausch des Kettenblatts wenden Sie sich bitte an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt Ducati wenden, da ein unsachgemäß durchgeführter Austausch dieses Teils Ihre Sicherheit akut gefährden und irreparable Schäden am Motorrad verursachen kann.

Rahmen
Gitterrohrrahmen aus Stahl ALS 450.
Lenkwinkel (pro Seite):
24° 30'.

Räder
10 Y-Speichen aus Leichtmetall (1198).
7 Y-Speichen aus Leichtmetall (1198S).

Vorderrad
Maße:
3,50x17".

Hinterrad
Maße:
6,00x17".

Die Räder verfügen über eine ausziehbare Radachse.

Reifen

Vorderrad
Radial, Typ „Tubeless“.
Maße:
120/70-ZR17.

Hinterrad
Radial, Typ „Tubeless“.
Maße:
190/55-ZR17.

Aufhängungen

Vorderrad
Öldynamische Upside-down-Gabel mit außen liegendem Einstellsystem zur hydraulischen Zug- und Druckstufendämpfung und Vorspannung der in den Holmen liegenden Federn.
Tauchrohrdurchmesser:
43 mm mit TIO-Behandlung.
Federweg:
127 mm (1198)
120 mm (1198S).

Hinterrad
Mit progressiver Betätigung über Schubstange zwischen Rahmen und oberer Federbeinanlenkung.
Das Federbein ist in der Zug- und Druckstufe und in der Federvorspannung verstellbar und an seinem unteren Teil an eine Einarmschwinge aus Leichtmetall angelenkt. Die Schwinge dreht sich um die durch den Motor und den Rahmen verlaufende Schwingenachse.

Dieses System verleiht dem Motorrad hervorragende Stabilitätseigenschaften.
Federweg des Federbeins:
59,5 mm.
Radfederweg:
127 mm.

Auspuff
Gemäß den Umweltschutznormen Euro 3 mit Katalysator ausgestattet.
„2 in 1 in 2“ Auspuffanlage in Leichtbauweise mit Katalysator und Lambda-Sonde. 2 Schalldämpfer aus Edelstahl.

Verfügbare Modellfarben

1198
Rot „Anniversary“ Ducati Art.-Nr. 473.101 (PPG)
Transparent Art.-Nr. 228.880 (PPG)
Rahmen Racing Black Felgen Graphite Grey.

Perlweiß Art.-Nr. 490.019 (PPG)
Transparent Art.-Nr. 228.880 (PPG)
Rahmen Racing Black Felgen Graphite Grey.

1198S
Rot „Anniversary“ Ducati Art.-Nr. 473.101 (PPG)
Transparent Art.-Nr. 228.880 (PPG)
Rahmen in Rot und Felgen in Schwarz.

Midnight Schwarz Art.-Nr. 928 D413 (PAL)
Transparent Art.-Nr. 228.880 (PPG)
Rahmen in Rot und Felgen in Schwarz.

Perlweiß Art.-Nr. 490.019 (PPG)
Transparent Art.-Nr. 228.880 (PPG)
Rahmen in Rot und Felgen in Schwarz.

Elektrische Anlage
Sie besteht aus folgenden Hauptbestandteilen:
Scheinwerfer:
Lampentyp: 2 x H11 (12 V-55 W).
Standlicht:
Lampentyp: 2 x H16W (12 V-6 W).
Schalter an den Lenkerstummeln:
Blinker:
vorn: MIT LED.
hinten: LAMPENTYP: R10W (12 V-10 W) ORANGE.
Hupe.
Bremslichtschalter.
Batterie, 12 V-10 Ah.
LICHTMASCHINE 12 V-480 W.
ELEKTRONISCHER SPANNUNGSREGLER mit 30 A
Sicherung neben der Batterie (2, Abb. 99).
Anlasser, 12 V-0,7 kW.
Rücklicht und Bremslicht:
mit Led.
Kennzeichenbeleuchtung:
Lampentyp: W5W (12 V-5 W).

Hinweis
Zum Lampenaustausch siehe Abschnitt „Austausch der Lampen der Fern- und Abblendlichter“ auf Seite 93.

Sicherungen

Zum Schutz der elektrischen Komponenten dienen
9 Sicherungen in entsprechenden Sicherungskästen.
7 Sicherungen sind an die Anlage angeschlossen,
2 Sicherungen als Reserve vorgesehen.
Zur Verwendung und Stromstärke verweisen wir auf die Tabellenangaben.

LEGENDE DER SICHERUNGSKÄSTEN (1, Abb. 98)

Pos.	Verbraucher	Wert
1	Key-On	10 A
2	Beleuchtung	15 A
3	Verbraucher	15 A
4	Cockpit	5 A
5	Einspritzung	20 A
6	Motorsteuergerät	5 A
7	Elektrolüfter	7,5 A

Der Hauptsicherungskasten (1, Abb. 98) befindet sich auf der linken Rahmenseite. Die verwendeten Sicherungen sind nach dem Abnehmen des Schutzdeckels zugänglich. Auf diesem Deckel sind die Einbauordnung und der jeweilige Wert in Ampere angegeben.

Die Sicherung (2) sorgt für den Schutz des elektronischen Spannungsreglers. Zum Zugriff auf die Sicherungen die Schutzkappe abnehmen.

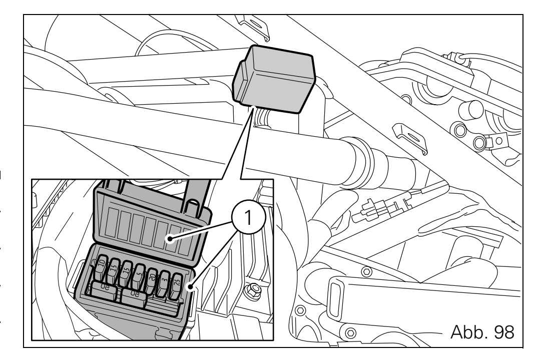


Abb. 98

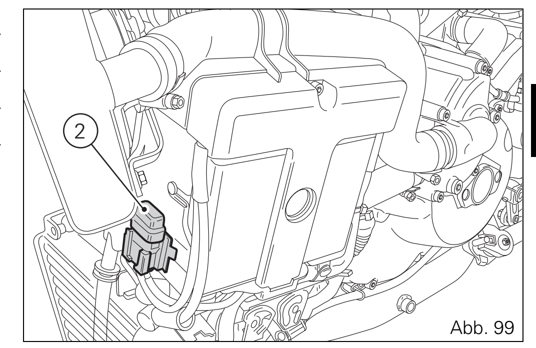


Abb. 99

D

Eine durchgebrannte Sicherung erkennt man an der Unterbrechung ihres inneren Leiters (3, Abb. 100).

Wichtig

Um Kurzschlüsse zu vermeiden, müssen die Sicherungen bei Zündschlüssel auf OFF ausgetauscht werden.

Achtung

Niemals Sicherungen mit Leistungen verwenden, die von den vorgeschriebenen Werten abweichen. Die Nichtbeachtung dieser Vorschrift kann eine Beschädigung der elektrischen Anlage oder gar einen Brand zur Folge haben.

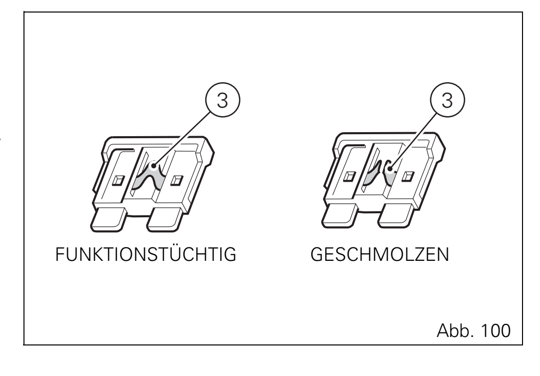


Abb. 100



Legende des Schaltplans - elektrische Anlage/Einspritzsystem

1) Rechte Schaltereinheit
2) Zündschloss
3) Linkes Lüfterrad
4) Rechtes Lüfterrad
5) Anlasser
6) Fernanlassschalter
7) Batterie
8) Reglersicherung
9) Spannungsregler
10) Lichtmaschine
11) Rechter hinterer Blinker
12) Rücklicht
13) Kennzeichenbeleuchtung
14) Linker hinterer Blinker
15) Kraftstofftank
16) Schrittmotor
17) Einspritzrelais
18) Eigendiagnose
19) Spule waagrechter Zylinder
20) Spule senkrechter Zylinder
21) Zündkerze waagrechter Zylinder
22) Zündkerze senkrechter Zylinder
23) Einspritzdüse waagrechter Zylinder
24) Einspritzdüse senkrechter Zylinder
25) Drosselklappenpotentiometer
26) Drehzahl-/Steuerzeitensensor
27) Wassertemperatursensor
28) Hinterer Tachometersensor
29) Seitenständer
30) Hupe
31) Leerlaufschalter
32) Öldruckschalter
33) Hinterer Bremslichtschalter
34) Motorsteuergerät
35) Sicherungen
36) Kupplungsschalter
37) Vorderer Bremslichtschalter
38) Linke Schaltereinheit
39) Transponderantenne
40) Lufttemperatursensor
41) Zielliniensensor
42) Cockpit
43) Lichtrelais
44) Linker vorderer Blinker
45) Scheinwerfer
46) Vorderes Standlicht rechts
47) Rechter vorderer Blinker
48) EX-UP Motor
49) Lüfterrelais
50) Vorderes Standlicht links
51) Datenerfassung
52) Lambda-Sonde
55) Lambda-Sonde
56) Zündrelais
57) DTC
58) Vorderer Tachometersensor
59) Quick Shift

Kabelfarben

B Blau
W Weiß
V Violett
BK Schwarz
Y Gelb
R Rot
LB Hellblau
GR Grau
G Grün
BN Braun
O Orange
P Rosa



Hinweis

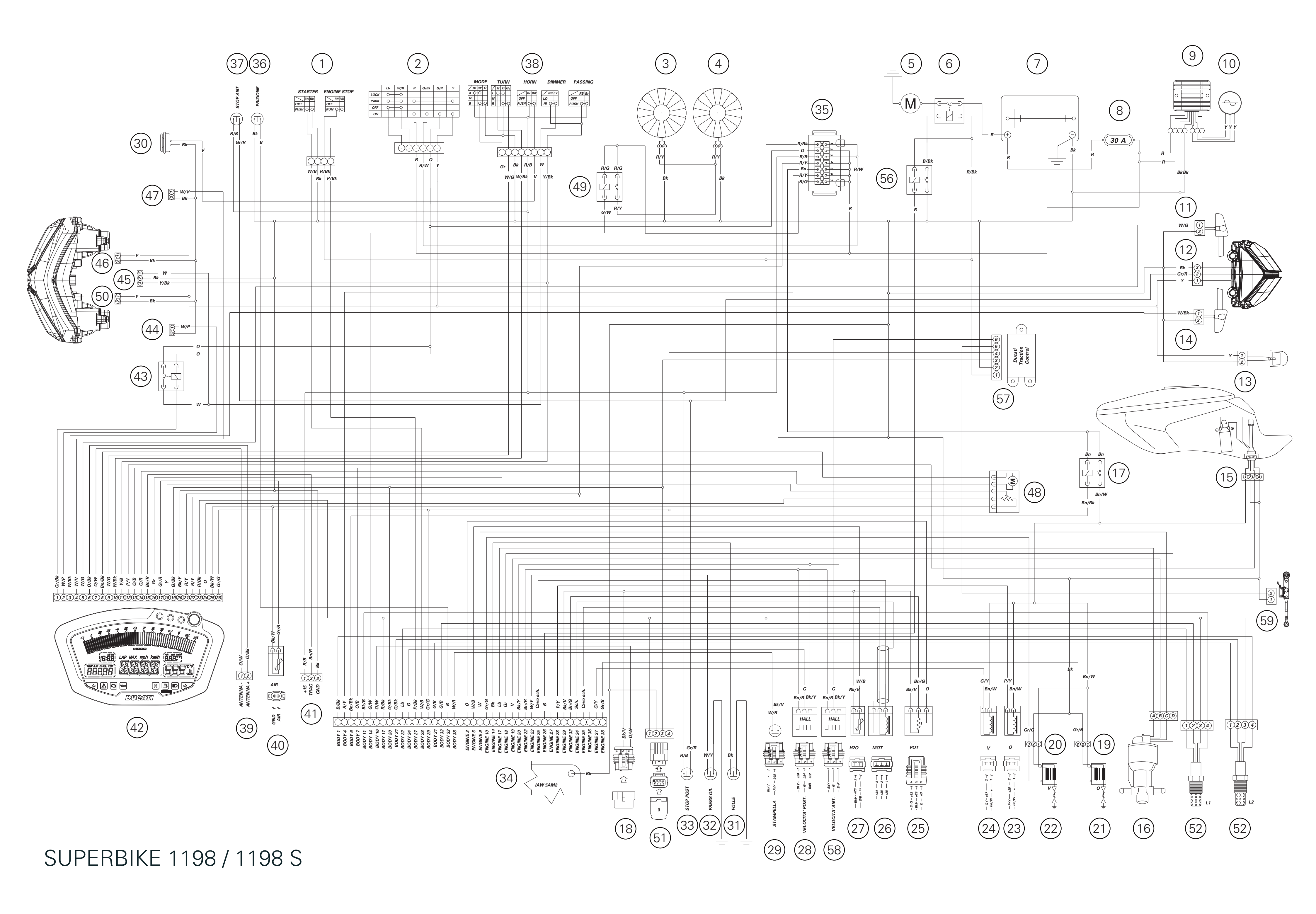
Der Schaltplan der elektrischen Anlage ist am Ende dieser Bedienungsanleitung eingefügt.

D

Merkblatt für die regelmäßigen Instandhaltungsarbeiten

KM	NAME DUCATI-SERVICE	KILOMETERSTAND	DATUM
1000			
12000			
24000			
36000			
48000			
60000			

D



SUPERBIKE 1198 / 1198 S

Stampato 07/2009 Cod. 913.7.139.1L

Ducati Motor Holding spa
www.ducati.com

Via Cavalieri Ducati, 3
40132 Bologna, Italia
Tel. +39 051 6413111
Fax +39 051 406580